85 година јавног градског саобраћаја у Београду



ЖИВОРАД КОВАЧЕВИЋ,
председник Скупштине града Београда

Историчари који буду детаљније проучавали настанак и развој јавних служби у Београду, несумњиво ће утврдити да је развој јавног градског саобраћаја за ових 85 година најуже био повезан са укупним друштвено-економским развојем Београда.
Баш због тога 85-годишњица постојања ове значајне јавне службе представља део богате историје Београда, део његовог живота, његове прошлости и садашњости.
Чињеница да се трамвај са електричном вучом појавио на београдским улицама још 1894. године, само десетак година касније него у осталим европским престоницама, најбоље илуструје напоре тадашње мале и заостале балканске варошице да достигне корак модерног времена и да се укључи у токове друштвеног и економског прогреса. Управо последња деценија XIX века представљала је прекретницу у урбаном и комуналном развоју Београда: 1892. године Београд је добио трамвај са коњском вучом и водовод; 1893. електрично осветлење, а 1894. електрични трамвај. Дакле, крајем XIX века, када је водовод почео замењивати бунаре, трамвај потискивати из саобраћаја запрежна возила, а електричне сијалице почеле гасити плинско улично осветлење, Београд је престајао да буде заостала турска касаба и постојао у много чему модерна европска варош. Од тада па до данас јавни градски саобраћај, с више или мање тешкоћа и успеха, ишао је у корак са развојем Београда, пратио његово територијално ширење и раст становништва.
И као што је 1892. године, када је Београд имао свега 60 хиљада становника, за задовољење тих потреба било довољно 13 трамвајских кола, а 1945. године када је у тек ослобођеном Београду живело 280 хиљада становника, у саобраћају било свега 58 кола — данас у милионском Београду ову значајну функцију обавља 841 аутобус, 175 трамваја и 35 тролејбуса.
Међутим, уз истицање развоја материјалне базе и сталног ширења возног парка, морамо указати на људски фактор, односно на чињеницу да је за ових 85 година ову значајну комуналну функцију обављало десетине хиљада људи који су дали свој допринос развитку и напретку ове службе. Од малобројне групе возача коњских запрега који су 1892. године чинили персонал тадашње „Градске железнице", у току ових 85 година стасао је и развио се велики радни колектив Градског саобраћајног предузећа који броји преко седам хиљада радника.
Као што је технологија јавног саобраћаја у Београду у току целог свог постојања стално пратила прогрес науке и технике, тако су и људи који су обављали ову одговорну функцију били у току свих друштвених и политичких збивања која су карактерисала ово доба. Године 1892. били су пионири једне виталне градске службе и унели прве елементе саобраћајне културе код нас; између два рата, формирањем једне од првих илегалних партијских ћелија у предратном Београду, сврстали се у ред свесних бораца напредног радничког покрета; 1941. године, масовним одласком у партизане, дали свој допринос народноослободилачкој борби; 1944. и 1945. године беспримерним залагањем на обнови возног парка и били међу најактивнијим у обнови и изградњи ратом опустошеног Београда; у целом послератном периоду извршавали су задатке које је пред њих постављала друштвена заједница и грађани Београда.
Оцењујући развој јавног саобраћаја у Београду за осам и по деценија, може се констатовати да је највећи напредак ове комуналне службе постигнут у послератном периоду. У годинама после ослобођења Београд је стајао пред неколико крупних задатака: прећи на леву обалу Саве, приступити масовној стамбеној изградњи и подићи нова стамбена насеља на ободу града; изградити нове привредне објекте, проширити мрежу школских, здравствених, културних установа и др. Све ове крупне захвате морао је да прати и јавни саобраћај, не само проширењем мреже линија и повећањем возног парка, него и сталним настојањем да се побољша квалитет превоза. Борећи се са низом тешкоћа које су, између осталог, проистицале и из чињенице да су дуги низ година, због заштите стандарда радних људи и грађана цене превоза биле неекономске — колектив Градског саобраћајног предузећа је, и поред тога, све задатке који су пред њега постављани успешно решавао. За само годину дана после ослобођења оспособљен је цео трамвајски возни парк који је у току рата претрпео огромна оштећења; године 1947. уведен је тролејбуски саобраћај, што је представљало значајну модернизацију; после рата дошло је до брзог развоја аутобуског саобраћаја који је показао велике предности у београдским условима и због тога преузео примат у укупном јавном саобраћају.
И као што је колектив Градског саобраћајног предузећа у току читавог послератног периода улагао напоре да задовољи нарасле потребе Београда, тако и данас даје свој допринос општим настојањима на остваривању задатака средњорочног програма развоја Београда, етапног плана, генералног урбанистичког плана, као и заједнички усвојене развојне политике.
Напори које у том правцу чине радни људи Градског саобраћајног предузећа су видљиви. Поред обнове возног парка, проширења линија и изградње нових објеката, учињени су крупни кораци у модернизацији превоза. Нови зонски тарифни систем, увођење аутомата уместо кондуктера и друге мере које се предузимају, учиниле су значајан напредак у јавном градском саобраћају.
С обзиром на велике саобраћајне проблеме у граду који су настали због све већег броја возила на београдским улицама, удаљеност места становања од места рада, стања београдске уличне мреже итд., Градска скупштина и остали друштвено-политички фактори дали су предност и подршку развоју средстава јавног саобраћаја и предузели низ мера у циљу остваривања нове саобраћајне политике.
У уверењу да ћемо заједничким напорима успешно реализовати постављене задатке и на тај начин учинити видљив напредак у развоју јавног саобраћаја у Београду, колективу Градског саобраћајног предузећа честитам јубилеј и желим пуно успеха у даљем раду.

Почасни одбор

ЖИВОРАД КОВАЧЕВИЋ,	председник Скупштине града Београда, (председник)
БРАНКО ПЕШИЋ,	потпредседник Скупштине СФРЈ
ЂОРЂЕ ЛАЗИЋ,	Председник Републичког већа Савеза синдиката Србије
ВЕЛИЗАР МАСЛАЋ,	потпредседник Скупштине града Београда
МИЛЕНКО БЛАГОЈЕВИЋ,	градски секретар за саобраћај
МИОДРАГ РАЈКОВИЋ,	градски секретар за унутрашње послове
АНДРЕЈА СТОЈАНОВИЋ,	потпредседник Привредне коморе Београда
БОРИСЛАВ ЗИМОЊИЋ,	заменик Градског секретара за саобраћај
ЈОВАН ВАСИЉЕВИЋ,	потпредседник Градске конференције ССРНЈ Београд
МИЛИЈА ЖИЛОВИЋ,	председник Републичког одбора Синдиката радника саобраћаја и веза Србије
МИЛОВАН НИКОДИНОВИЋ,	секретар Градског већа Савеза синдиката Београда
ШПИРА ГАЛОВИЋ,	секретар Градског комитета Савеза комуниста Београда
ВЛАДИМИР БАБШЕК,	председник Скупштине општине Стари град
ЈОВИЦА МИШКОВИЋ,	председник Скупштине општине Савски венац
МИЛУТИН СПАСОЈЕВИЋ,	председник Скупштине општине Палилула
ЂУРА ПЕРИЋ,	председник Скупштине општине Звездара
БРАНКО РАДИВОЈЕВИЋ,	председник Скупштине општине Земун
МИЛЕТА ГАЈИЋ,	потпредседник Градске конференције Савеза социјалистичке омладине Београда
РОДОЉУБ СТАНИЋ,	председник Скупштине Републичке заједнице за физичку културу Србије
РАДОВАН БАНКОВИЋ,	декан Саобраћајног факултета у Београду
ДОЈЧИН МИЛИЋЕВИЋ,	руководилац предузећа „Југоелектро"
ЛУКА БАБИЋ,	заменик секретара Општинског комитета СК Стари град
ВЛАДИМИР САВОВИЋ,	председник Градског одбора Синдиката саобраћаја и веза Београда
СТРАХИЊА СИБИНОВИЋ,	директор ООУР „Ремонт" ГСП
МАТЕЈА ЈЕВТИЋ,	возач ООУР „Дорћол"
БРАНИСЛАВ ПЕТРОВИЋ,	шеф Одељења заштите на раду ГСП
ЂУРИЦА ЈАНКО,	пензионер ГСП-а

МИЛОШ МИЛОВАНОВИЋ,
генерални директор
Градског саобраћајног предузећа

Наша прослава поводом 85 година постојања Градског саобраћајног предузећа у Београду, подудара се с годином великих јубилеја — 40-годишњице доласка друга Тита на чело Партије и 85-годишњице његовог живота. Сви радни људи нашег колектива својом прославом желе да достојно обележе и овај велики јубилеј. Осамдесетпет година самопрегорног рада многих генерација радника Градског саобраћајног предузећа уродило је плодом. Данас се с поносом можемо осврнути на њихово дело и одати им заслужено признање.

Свака радна организација у нашем главном граду повезана је на одговарајући начин с растом и развојем. Па ипак, без претеривања можемо рећи да је мало оних које су тако чврсто, нераскидиво везана за његов развитак, тако уткане у његов свакодневни живот и рад, као наша радна организација.

Осамдесетпет година ова јавна служба била је крвоток Београда, његов систем и његова мрежа, збир свих његових нити. Зато је историја наше радне организације својеврсни одраз историје Београда за ових осамдесетпет година постојања.

Постали смо у Београду, на раскрсници векова и епоха, крајем XIX века, у Београду са 60 хиљада становника, с турском калдрмом, са изгледом обичне балканске паланке. Почело се с неколико трамваја с коњском вучом на првој линији од Славије до Калемегдана. Данас је Београд, главни град самоуправне и несврстане социјалистичке Југославије и СР Србије, европски велеград, милионска престоница, седиште европских и светских политичких скупова, културних манифестација, спортских такмичења, највећи индустријски и саобраћајни центар наше земље. А наше предузеће данас је самоуправна радна организација заснована на новом Уставу и Закону о удруженом раду са близу осам хиљада запослених, с преко 1.000 возила која дневно превезу око један и по милион путника на дужини линија од преко 1.000 км.

Шта се дешавало у том временском распону од 85 година забележио је Летопис Београда, града који су бранили хероји, опевали песници, дивили му се странци, волели обични људии. Мало који град на свету има тако величанствен али и буран летопис за непун век развитка. А на свакој страници тог летописа, макар и у подтексту, може се прочитати и име нашег предузећа. С великим трудом и залагањем пратили смо буран развој нашег града. Он нам је налагао све веће и значајније задатке и обавезе у доба када комуникације постају животни услов опстанка модерног града. Истовремено. људи који су радили у јавном саобраћају унели су део себе у све поре живота и борбе грађана Београда. Овде је била једна од колевки радничке класе Београда, од њеног настајања до пуне зрелости; радници јавног саобраћаја чинили су њен ударни одред. У народној револуцији пало је 36 радника нашег предузећа, међу њима два народна хероја.

У послератној обнови и изградњи, индустријализацији и модернизацији Београда, пред овај колектив друштво је постављало врло тешке и одговорне задатке. Његови радници улагали су огромне напоре да их изврше, да задовоље потребе града који је брзо растао, утростручио број житеља, развио индустрију, изградио велики број стамбених насеља, околна села претворио у нова градска подручја, прешао на леву обалу Саве, спојио се са Земуном . . . Сви наши радни људи и наш колектив у целини морали су често уложити више напора и средстава него што су дозвољавале објективне могућности у нормалним условима. Па ипак, по цену великих прегнућа и жртава, успевали смо у свим фазама нашег постојања да одговоримо својим обавезама.

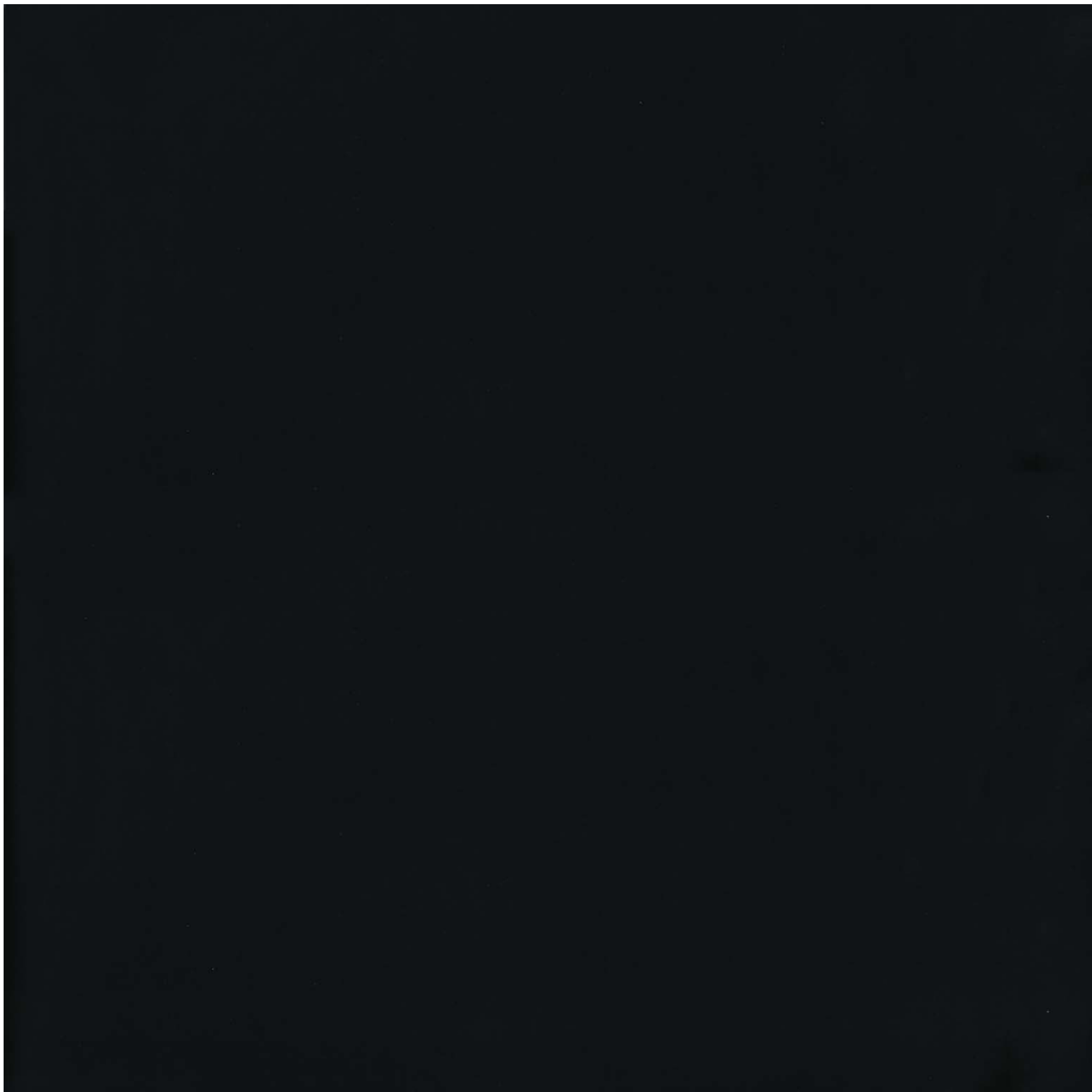
Међутим, јубилеји не треба само да буду прилика да се сумира прошлост, већ да се погледа и у будућност. А наш поглед у будућност је јасан и оптимистички. Последњих година започели смо велики рад на модернизацији својих услуга, возног парка, целокупне делатности. Свесни смо колико је Градско саобраћајно предузеће потребно свим грађанима, колико очекују од њега и како критички посматрају и оцењују његово деловање. Свесни смо, такође, колико су велике и одговорне обавезе које друштво у целини, а посебно град Београд, поставља пред наше предузеће. Своју перспективу сагледавамо, пре свега, кроз реализацију средњорочног и дугорочног програма модернизације целокупног нашег рада. Формирањем самоуправне интересне заједнице за јавни градски саобраћај оствариће се непосредни утицај грађана и удруженог рада у све аспекте деловања и развоја градског саобраћаја. Тиме ће се постићи социјализација градског саобраћаја и реализација једнаких права свих грађана на јавни превоз.

Даља перспектива јавног градског саобраћаја у Београду је у сталном развоју свих видова превоза од модерног, брзог и капацитетног трамваја и аутобуса, до савременог метроа. Залога нашег успеха у будућности јесу, пре свега, радни људи нашег колектива, наши произвођачи и самоуправљачи, који знају да само рад и резултати рада одређују материјални и друштвени положај сваког од њих као појединца и радне организације као целине.

Садашња генерација радника Градског саобраћајног предузећа достојна је бројних ранијих генерација, оних најчешће анонимних прегалаца и трудбеника који су 85 година исписивали хронику овог колектива. Од првих трамвајџија, до данашњих висококвалификованих возача, механичара и других стручњака и мајстора свога посла . . . По сваком времену, у свако доба дана и ноћи. Колико је ту проливено зноја, уложених физичких и умних снага, ова књига ни издалека не може приказати. Међутим, у овом великом часу нашег славља — само једна реч спомена и захвалности дража је него цели томови књига.

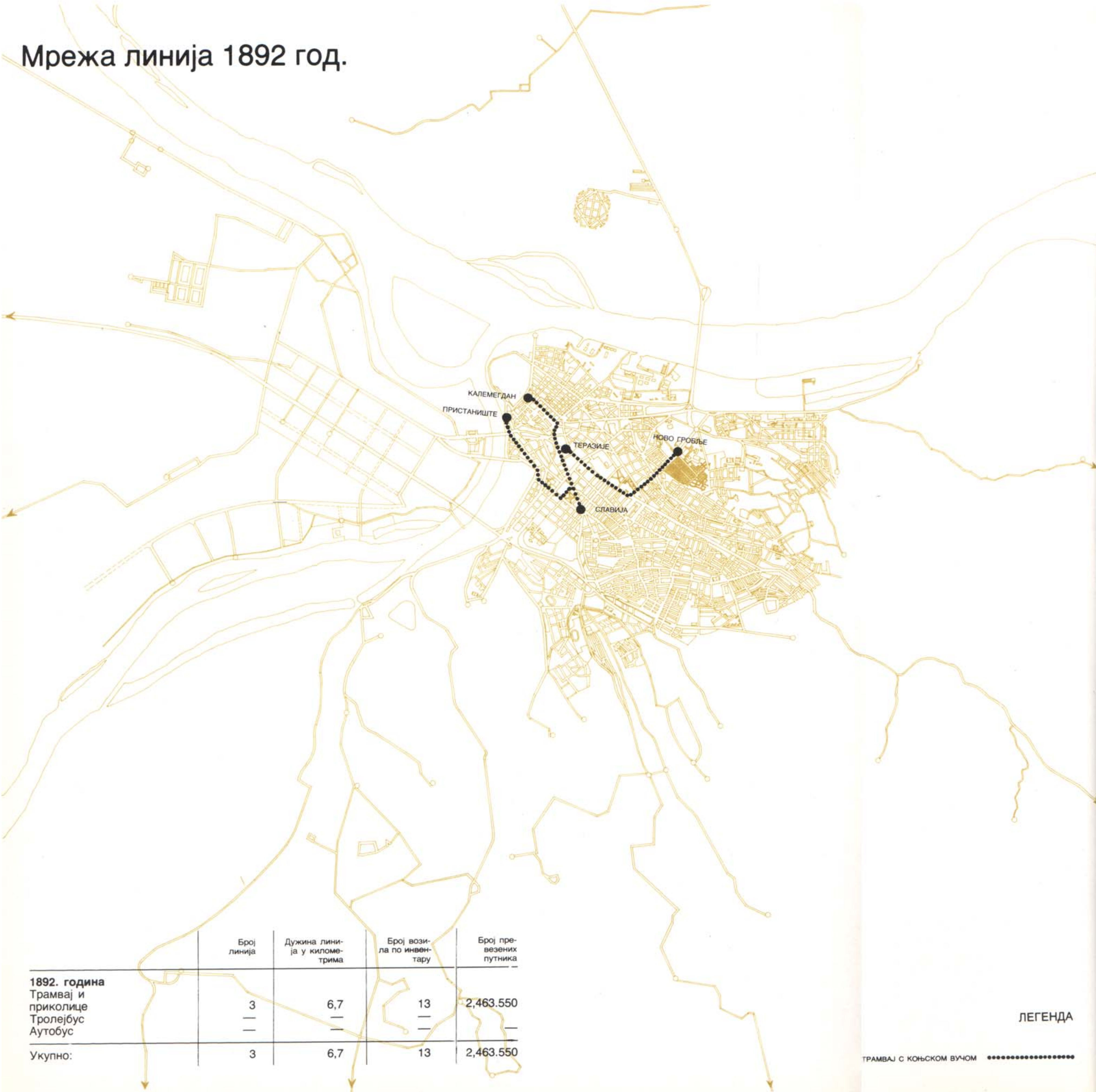
Одбор за прославу

МИЛОШ МИЛОВАНОВИЋ, директор Радне организације ГСП,
АЛЕКСАНДАР ЈАКОВЉЕВИЋ, заменик директора,
МИЛОРАД ЂУРИЋ, секретар Секретаријата конференције СК,
КОСТАДИН ОСТОЈИЋ, председник Председништва јединствене организације Синдиката,
МИЛИЋ МЛАДЕНОВИЋ, председник Председништва Конференције ССО,
АЛЕКСА АРСЕНИЈЕВИЋ, председник Радничког савета радне организације,
ТОМИСЛАВ МИЛОШЕВИЋ, председавајући делегације радне организације,
ДРАГОСЛАВ ДАМЊАНОВИЋ, директор РЗ Заједничке службе
ПЕТАР ЂОРЂЕВИЋ, директор РЗ Друштвени стандард,
НИКОЛА ЈОЦКОВИЋ, шеф Одељења за информисање,
АЛЕКСАНДАР ДРНДАРСКИ, шеф Општих служби РЗ Заједничке службе,
СТРАХИЊА СИБИНОВИЋ, директор ООУР „Ремонт",
МАРИЈА МАРЧЕТИЋ, возач ООУР „Такси",
ГОЈКО ВИТАС, висококвалификовани аутомеханичар ООУР „Космај",
ВЕСЕЛИН ДИНИЋ, ВКВ аутомеханичар ООУР „Земун",
СЛОБОДАН КОВАЧЕВИЋ, председник КУД „Никола Тесла",
МИЛОШ РАЦКОВ, председник Комисије за одликовања ГСП-а.



1892
1944

Мрежа линија 1892 год.



	Број линија	Дужина линија у километрима	Број возила по инвентару	Број превезених путника
1892. година				
Трамвај и приколице	3	6,7	13	2,463.550
Тролејбус	—	—	—	
Аутобус	—	—	—	—
Укупно:	3	6,7	13	2,463.550

Од трамваја с коњском вучом до обнове саобраћаја у ослобођеном Београду

Четрнаестог октобра 1892. године (по новом календару) у Београду је на свечан начин пуштена у саобраћај новосаграђена трамвајска линија од Калемегдана до Славије. Тог дана градским улицама прошао је први трамвај у кога је био упрегнут пар коња. Био је то почетак функционисања једне значајне градске службе која је имала задатак да јавним градским саобраћајним средствима обавља превоз путника из једног краја града у други.
Од увођења првог ,,коњског трамваја", како су га грађани називали, односно од почетка рада ,,Београдске варошке железнице" како се званично звала и концесионарска организација за изградњу и експлоатацију трамвајских линија — протекло је 85 година.
Обележавајући овај значајни јубилеј колектив Градског саобраћајног предузећа желео је да и овом публикацијом отргне од заборава бар неколико значајнијих момената из развоја градског јавног саобраћаја у Београду у протеклих осам и по деценија.
Увођење и развој градског јавног саобраћаја нераздвојно се повезује са историјом и развојем града у целини. Период од 1892. године до данас протекао је у интензивној изградњи и територијалном ширењу Београда, уз сталан пораст броја становника. Овај период свакако је карактеристичан и по непрекидним напорима да се, у складу са таквим развојем града, стварају материјални, технички и други услови за развој и организацију градских комуналних и других јавних служби, ради задовољења потреба грађана Београда.
У доба када је Београд добио градски јавни саобраћај био је у току велики општи полет у укупном развоју града. Током последњих деценија XIX века Београд је такорећи одмах после скидања турске заставе са зидина његове тврђаве, почео да се ослобађа физиономије периферне турске вароши и постепено добија обележје савременијег европског града. Већ 1884. године добија железничку везу са Земуном, а преко њега и са западном Европом. Нешто касније завршена је изградња пруге од Београда до Ристовца и од Ниша до Пирота, што је омогућило повезивање Београда са Солуном и Софијом.
Кратко време пре увођења трамвајског саобраћаја, исте 1892. године, Београд је добио и савремени водовод, а 1893. године и електричну централу и прво градско електрично осветљење. Истовремено се Београд почео развијати и као привредни центар ондашње Србије. Поред многобројних занатских радионица, у Београду је 1893. године било око 20 индустријских предузећа (фабрике шећера, кекса, текстила, затим пивара, кланица, нови млинови, ливница, парне стругаре, металургијска предузећа и др.).
Подигнуто је више модерних јавних грађевина и стамбених зграда. Број становника је све брже растао. Док је 1867. године у Београду било око 25.000 становника, број његових житеља нарастао је до 1874. године на преко 35.000, 1892. године имао је око 61.000, а крајем XIX века близу 80.000 становника.

Развој трамвајског саобраћаја од 1892. до првог светског рата

Припреме за увођење трамвајског саобраћаја трајале су доста дуго. Током целе девете деценије прошлог века питања водовода, осветљења, јавног саобраћаја, калдрме и др., била су непрекидно на дневном реду седница општинског одбора. Инострани капитал био је веома заинтересован за преузимање разних послова и добијање концесија у ондашњој Србији, нарочито у Београду који се нагло развијао. Стизале су бројне понуде од иностраних фирми и стручњака. Општински одбор разматрао је понуде, именовао стручне комисије које су испитивале разне варијанте појединих подухвата, тражио мишљења од тада најистакнутијих страних и домаћих стручњака, све у циљу изналажења што повољнијих решења.
Било је и живих полемика да ли у Београду треба увести гасно или електрично осветљење тј. да ли градити гасну или електричну централу, да ли трамваји треба да буду на коњску, парну или електричну вучу; да ли београдски водовод треба градити на основу изворске, подземне или пречишћене речне (савске) воде, итд. Полемика око врсте извора енергије за осветљење успорила је, по свему судећи, доношење одлуке о увођењу трамвајског саобраћаја и ако је општински одбор још 1886. године начелно усвојио понуду о грађењу трамвајских линија и увођењу ,,парног трамваја".
Тек када је преовладало мишљење да се у граду уведе електрично осветљење, општина је 1891. године закључила уговор са Периклесом Цикосом из Милана, коме је за рачун истовремено основаног Српско-француског друштва уступљена концесија за увођење и експлоатацију електричног осветљења и трамвајског саобраћаја.
Посебним уговором о изградњи и експлоатацији трамвајских линија предвиђено је којим ће улицама пролазити трамвајске пруге, којим линијама ће ићи трамваји с коњском вучом, а којим трамваји с механичком снагом (тј. паром, ваздушним притиском или електрицитетом), цене превоза, рокови извршења радова и други детаљи.
Изградња трамвајских пруга отпочела је 1891. године.
Током 1892. године прво је завршена пруга и 14 октобра свечано пуштена у саобраћај трамвајска линија Калемегдан — Славија. Дужина ове линије била је 2300 метара и на њој је у прво време радило 8 трамваја с коњском вучом.
Друга линија, пуштена у саобраћај одмах после прве, полазила је од Славије данашњом улицом Маршала Тита, код некадашње ,,Официрске касине" (данас Студентски културни центар) скретала данашњом улицом Генерала Жданова, улазила у Немањину улицу и њоме ишла до Железничке станице и даље до Савског пристаништа. Пруга је била дуга 2000 метара. Саобраћала су 3 трамваја с

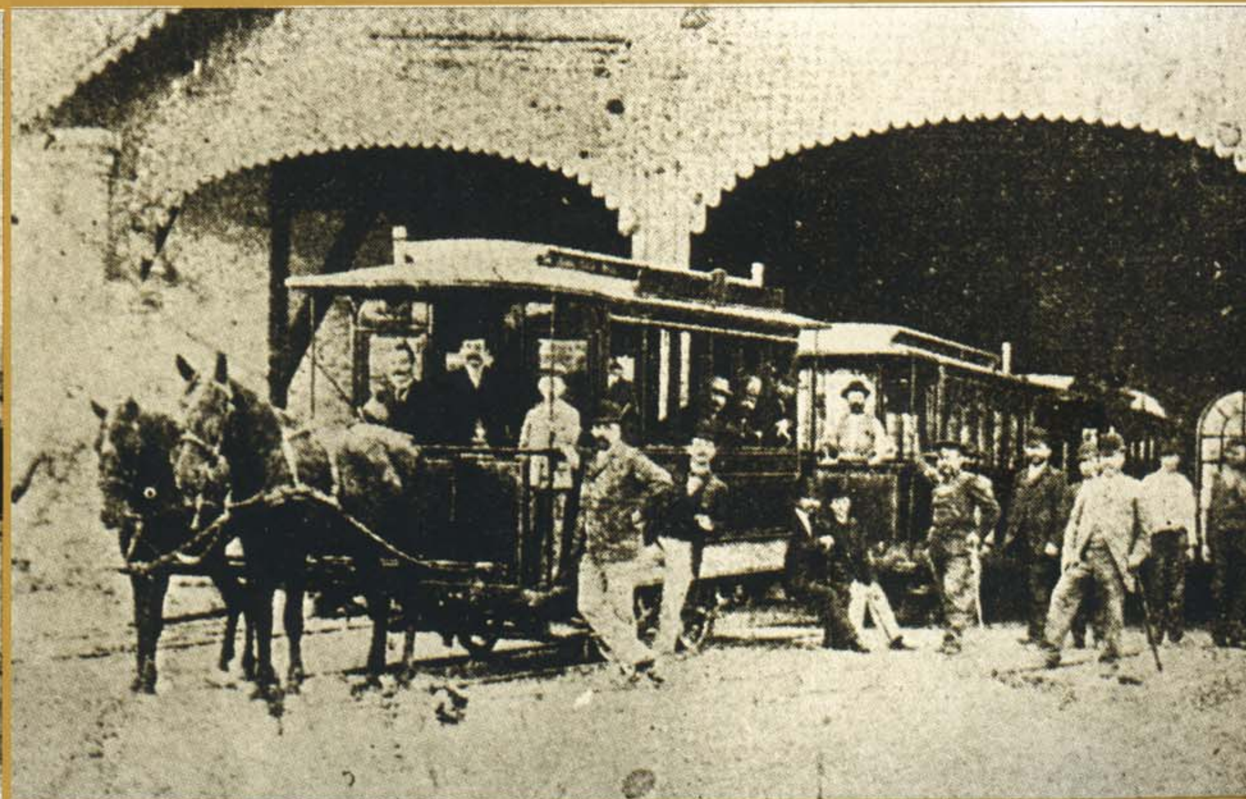


Изглед Београда крајем XIX века. Тада је отпочео први процес претварања некадашње турске касабе у савремен европски град. Први знаци тих промена били су: увођење трамвајског саобраћаја, електричне енергије и водовода
На слици се види део Студентског трга и Узун Миркове улице према Калемегдану, с постављеним првим трамвајским шинама



увођења трамвајског саобраћаја, фијакери или најчешће и најбрже превозно средство ограду.
лед данашњег Трга Републике крајем илог столећа, где се налазила највећа акерска „станица“ у граду





Првог октобра 1892. године по старом календару, односно четрнаестог октобра по новом календару, на свечан начин пуштен је у саобраћај први трамвај с коњском вучом.
На слици трамвајско особље и званични гости непосредно пре свечаног отварања прве трамвајске линије у Београду испред „трамвајских штала", на месту где се данас налази Горњи депо у Булевару револуције 142



Панорама Београда из 1876 године, у време када је главни град тек ослобођене Србије чинио прве кораке у правцу урбанизације и комуналног уређења дела града „ван шанца“. Снимак који је начињен с Капетан Мишиног здања показује прве радове на регулацији падине према Дунаву, од садашње улице Браће Југовића до Душанове. У првом плану је део данашњег Студентског трга

двоструким коњским запрегама због великог успона у Немањиној улици.
Истовремено с првим двема грађена је и трећа трамвајска пруга: од Теразија, преко данашњег Булевара Револуције и Рузвелтове улице до Новог гробља. Поред трамваја за путнике било је предвиђено да са специјалним трамвајем ова линија ,,служи и за мртвачке спроводе". Ова линија била је дуга 2400 метара, пуштена је у саобраћај у децембру 1892. године и на њој су у почетку саобраћала двоја трамвајска кола с коњском вучом.
Трамвајска линија ,,Жагубица" — Електрична централа грађена је и пуштена у саобраћај 1894. године. Била је дуга 2800 метара и на њој су у почетку саобраћала два трамваја с коњском вучом. Пруга је затим продужена Душановом и Улицом Риге од Фере поред Калемегдана до Савског пристаништа, надовезујући се на пругу Пристаниште — Славија.
Са изградњом ових пруга завршен је први део програма успостављања трамвајског саобраћаја у Београду. Укупна дужина изграђених пруга износила је 9,5 km., док се цео саобраћај обављао са 17 трамваја с коњским запрегама. Трамвајске шине биле су уграђене у турску калдрму с каменом подлогом. Модернијег застора на коловозима тада није било. На деловима где није било калдрме (ван вароши) колосек је био постављен на прагове. Ширина колосека износила је 1 метар.
Трамвајска кола била су дуга свега 9,5, а широка 2,15 m. По уздужним странама вагона стајале су клупе, а средином је био пролаз. Свака кола могла су да приме по 32 путника: 16 су могли да седе, а 16 да стоје у колима и на платформи.
Цена једне вожње била је 10 пара динарских. Војници ,,до наредника закључно" и деца до 9 година плаћали су упола цене, тј. 5 пара динарских, док за ,,децу која се држе на крилима" није наплаћивано.
Просечна брзина вожње била је 5-7 km. на час. На овим пругама није било сталних станица. Трамвај се заустављао где су путници желели, било да се попну или сиђу из кола.
Истовремено са изградњом трамвајских линија, на Цариградском путу (данашњи Булевар револуције) саграђен је и депо за смештај трамвајских кола, у чијем су кругу биле и штале за запрежне коње. Овај депо, кога су у то време прозвали ,,трамвајске штале", проширен је и адаптиран и служи данас (,,Горњи депо") за смештај трамвајског парка Градског саобраћајног предузећа. Налази се на Булевару револуције бр. 142. Депо је био повезан једним краком пруге која се издвајала од линије Теразије — Ново гробље. Доцније је овај крак продужен до Старог Ђерма и даље, и служио је за јавни саобраћај.
Трамваји с коњском вучом у току 1892. и 1893. године превезли су 2,463.550 путника. Бруто приход износио је 441.000 тадашњих динара.

Електрификација трамвајског саобраћаја

Непуне две године после отварања прве трамвајске линије с коњском вучом завршена је изградња пруге Теразије — Топчидер за саобраћај трамваја на електрични погон. Први електрични трамвај прошао је овом пругом 5. јуна (по старом календару) 1894. године. На овој прузи дугој око 5 km саобраћала су у почетку четвора, затим пет и на крају шест електричних трамвајских кола. Цена превоза на линији Теразије-Топчидер износила је 30 пара динарских.
На линији електричног трамваја као стубови носачи електричног контактног вода биле су постављене бандере од чамовине. На њима су биле конзоле које су држале тролну жицу кружног пресека од 500 mm², по којој је ишао тролни точак. Монтажа жице изведена је без осигурања, што је доводило до честих кидања и тежих кварова. Напајање контактног вода струјом напона 600 V вршено је из Електричне централе у којој је била постављена посебна мотор-генераторска група снаге 700 kW.
Важно је напоменути да је увођење електричног осветљења града и трамвајског саобраћаја на електрични погон у Београду извршено у доба када је то учињено и у другим великим европским градовима. Тако, на пример, први електрични трамвај пуштен је у саобраћај у једном предграђу Берлина 1881. године, док је у самом Берлину уведен тек 1885. године. У Франкфурту је електрични трамвај уведен 1884. године, а Цириху истовремено када и у Београду 1894., у Лајпцигу 1896. итд.
Све то показује колико су се ондашњи Београђани трудили да њихов град, главни град још у свету мало познате државице Србије, који се тек почео ослобађати обележја и наслеђа заостале турске вароши — у увођењу савремених техничких новина не заостане за осталим већим градовима Европе. Наравно да се није губио из вида и пословни интерес. Тако се још приликом припрема за увођење трамвајског саобраћаја, у извештају једне општинске комисије истиче да су трамваји ,,од велике користи по цело становништо једног места, а нарочито по сиромашан свет" и да ,,то важи нарочито за наш Београд, који се са својом калдрмом не може похвалити, а који је по простору тако раштркан, да би управо био грех ако би се пропустила ова прилика да дођемо до овако модерног и јефтиног саобраћајног начина без икаквих жртава". Затим се у извештају наводи: ,,Вредност имања у улицама кроз које буде трамвај пролазио скочиће најмање за 30%, а можда и за 50%, те ће услед тога и благостање становништва расти. Трговина и друге радње у улицама добиће нов полет услед живљег саобраћаја".
Пошто се трамвајски саобраћај са електричном вучом показао бржи и економичнији, већ новембра 1894. године електрични трамвај је уведен и на линији од Душанове улице до



,,Коњски трамвај", како су га популарно називали стари београђани, испред зграде данашњег Народног музеја (некадашње Управе фондова), која је 1902. године била у изградњи

ПРВА ПРОБА ТРАМВАЈА

,,ТРАМВАЈ". Друштво за грађење и експлоатацију трамваја почело је полагати шине и довршило је већ један километар сасвим, пошто је више од 2 километра пруге спремило за полагање. — Зграде депоа на тркалишту скоро су готове и могу се већ употребити. Вагони ће стићи после 15 дана; због тога се живо ради, како би се најпре спојила железничка станица са депоом ради превоза вагона. Промет на прузи трамвајској отвориће се 1. септембра."
,,У прошлу недељу отпочета су вежбања са трамвајима на прузи од ,,Славије" до реалке, при чему се уче сигналима и другим пословима будући трамвајски службеници. Ова кола с којима је чињена проба доста су добра и ако буду тако и остала можемо се прилично задовољити. Једино што би се још могло замерити то је, што су коњи који вуку кола врло слаби, те ако буде остало овако и даље, мучно да ће се моћи радити са њима онако како би требало. У осталом вероватно је да ће се надлежни постарати да се и то поправи".
,,Србија" 29. септембар 1892.
У недељу отпочели су покушаји вожње трамваја и то на прузи Славија — Калемегдан, а јуче на прузи Теразије—Тркалиште. Вагони су лепи и за наше прилике доста пространи. Дуж целе пруге искупио се силан свет те деце беше утоликој множини, да су скоро спречавали вожњу трчећи испред трамваја. Уверени смо да ће се при отпочетој редовној вожњи, што ће бити као што чујемо 1. октобра, спречити све оно што би могло да створи какву несрећу.
,,Српска застава", 29. 9. 1892. године.

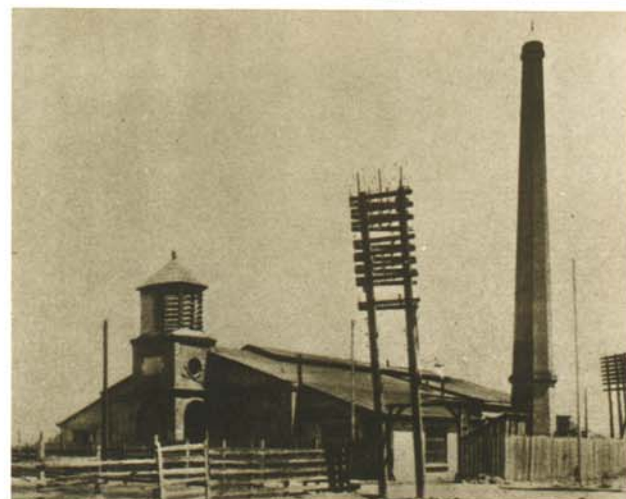


Првих година рада „Београдске варошке железнице“, претече данашњег Градског саобраћајног предузећа, највећи број особља чинили су возачи коњских запрега и кондуктери

Савског пристаништа, а ускоро и до Славије. У међувремену крак пруге поред „Официрске касине" (данас Студентски културни центар) укинут је, пошто је пруга Пристаниште — Славија пролазила директно Немањином улицом. На овим линијама, као и на прузи Теразије — Топчидер, радила су само моторна кола без приколица.
Од краја 1894. године, за наредних скоро 10 година, нису се обављали радови на модернизацији и проширењу мреже београдске варошке железнице. Тек пошто су 1903. године послови око изградње и експлоатације трамвајског саобраћаја и електричног осветљења прешли у руке белгијског капитала — такозваног Белгијског анонимног друштва, убрзана је електрификација трамвајских пруга. Током 1904. електрични трамваји потиснули су трамваје с коњском запрегом са линија Калемегдан — Славија и Жагубица — Електрична централа, а 1905. године и с последње линије Теразије — Ново гробље.
„Коњски трамваји" су, поред обављања функције јавних превозних средстава, били и својеврсна атракција у ондашњем Београду и њихова живописна слика остала је дуго у сећању савременика.
Поред електрификације постојећих, Белгијско анонимно друштво изградило је 1906. године нову трамвајску линију: Коларац (данашњи Трг Републике) — Ташмајдан, која је пролазила кроз данашњу улицу Лоле Рибара. На тој прузи радио је само један трамвај. Тек 1923. године ова линија је продужена кроз данашњу улицу 27. марта све до Новог гробља. Од изградње ове пруге у Београду више није било радова на проширењу мреже трамвајских пруга све до краја првог светског рата и ослобођења Београда од аустро-немачке окупације.
Године 1906. на свим трамвајским линијама саобраћало је укупно 16 моторних трамвајских кола. То су била два типа двоосовинских кола с моторима од 35 и 45 KS. Први тип назван је „Теразијски", зато што је саобраћао кроз варош, имао је каросерију са удобним „испуњеним" седиштима и наслонима обложеним плетеном морском трском. Други тип кола назван „Топчидерски" имао је клупе с дрвеним седиштима, чији су се наслони могли пребацивати на супротну страну, тако да су путници увек могли да седе лицем окренути у правцу вожње.
После електрификације трамвајског саобраћаја, трамваји на запрежну вучу служили су дуги низ година као приколице електричних трамвајских кола. Њих је, такође, било две врсте — с летњом отвореном и зимском затвореном каросеријом.
Током 1909. и 1910. године набављено је још 10 моторних кола, па је у Београду радило укупно 26 моторних кола с 12 приколица.
Двадесет година после увођења трамвајског саобраћаја и 7 година после електрификације последње линије, у Београду је 1912. године било 8 трамвајских линија, којима су саобраћала просечно дневно 24 трамвајска моторна кола и 12 приколица. Те године

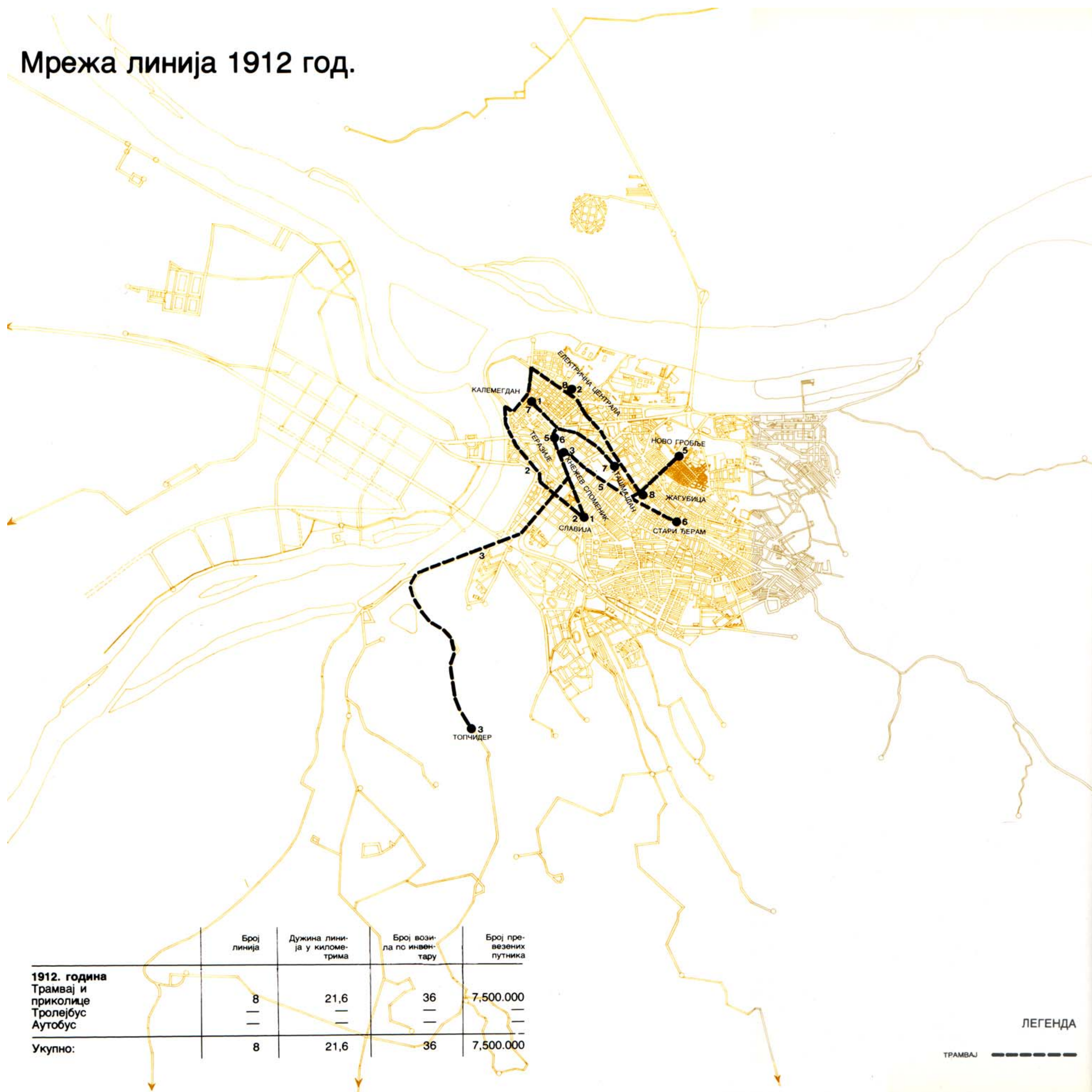


Београд је 1893. године добио електрично осветлење, а одмах после тога прорадио је и електрични трамвај.
Изглед Кнез Михајлове улице с првим електричним светиљкама јавне расвете



Изглед прве електричне централе у Београду, изграђене 1893. године на Дорћолу (у данашњем кругу ГСП-а). Захваљујући њеној изградњи могло се приступити модернизацији јавног саобраћаја и замени „коњског трамваја" електричним

Мрежа линија 1912 год.



	Број линија	Дужина линија у километрима	Број возила по инвентару	Број превезених путника
1912. година				
Трамвај и приколице	8	21,6	36	7,500.000
Тролејбус	—	—	—	—
Аутобус	—	—	—	—
Укупно:	8	21,6	36	7,500.000

превезено је 7,5 милиона путника. Бруто приход износио је 1.200.000 тадашњих динара. Укупна дужина трамвајских пруга била је 21,6 km.
У периоду трамваја с коњском вучом, ангажовање особља на одржавању пруга и возила било је незнатно у поређењу са обимом послова око смештаја, исхране и неге коња, чему је у то време поклањана посебна пажња. С тим у вези, у том периоду међу особљем за одржавање било је највише радника с ковачким, поткивачким и сарачким занатом Електрификација трамвајског саобраћаја захтевала је и измену структуре запослених и ангажовање стручнијег особља — машинских бравара и електро механичара, којих је у то време било веома мало. Зато су се за обављање одговарајућих послова морали оспособљавати радници с ковачким занатом. Истовремено са изградњом линије „Жагубица" — Електрична централа, у непосредној близини тадашње централе саграђен је тзв. „Доњи депо", у коме су биле смештене и радионице за поправку и одржавање електричних трамваја.
О стању трамвајског саобраћаја за време првог светског рата и аустро-немачке окупације Београда нема много података. Познато је да је у борбама за Београд град тешко настрадао од артиљериског бомбардовања. Вероватно да ни трамвајске пруге и уређаји нису били поштеђени.
За време окупације градски јавни саобраћај је стагнирао. Окупатор је услед нестрашице бакра поскидао целокупну бакарну жицу и заменио је гвозденом. Белгијско анонимно друштво, услед ратних прилика, није се много старало за нормално одржавање саобраћаја. Оштећена возила нису се поправљала већ су стајала у депоима.

ПРВА САОБРАЋАЈКА

„Јуче око подне трамвај је прегазио једног дечака код Позоришне кафане. Точкови су га захватили по ногама и тешко повредили, те је сместа однесен у болницу. Како нам причају овој несрећи је сам дечко крив, јер се качио за кола и ако је био неколико пута опоменут да то не чини. Да се ове несреће не би чешће дешавале, надлежне власти требале би да нареде својим органима, којих и иначе има по улицама, да строго мотре на овакве случајеве."
„Србија" 4. октобра 1892.



Прве трамвајске шине биле су уграђене у турску калдрму, а тамо где није било ни турске калдрме колосек је био постављен на прагове. Изглед Душанове улице у то време, без савременог застора на коловозу. Далеко у позадини виде се једна трамвајска кола

ПРВИ ТРАМВАЈ ЈЕ ПРОРАДИО

„Око 11 часова пре подне, стајала су два вагона пред здањем Суда Општине вароши Београда. Чим су се у њих сместили председник општине Г. Милован Р. Маринковић, чланови суда, Г. Г. одборници и општински чиновници, воз се кренуо и за неколико тренутака био пред друштвеном канцеларијом на Теразијама где се слегло доста света да присуствује овом освећењу. Простор између друштвене канцеларије и воза био је заузет радозналим светом, тако да је начињен пролаз из друштвене канцеларије до воза.
По освећењу ове корисне установе, председник Београда као домаћин, понудио је Г. Г. Његово Високо Преосвештенство и присутну господу, закуском у друштвеној канцеларији и пруга Калемегдан — Славија одмах је предана саобраћају. Возови сваких 11 минута крећу се и на тај начин задовољавају преку потребу грађана нашега града.
Кроз кратко време најдаље до конца овог месеца и пруге: Сава — Теразије, Теразије — Ново гробље, биће предате саобраћају, те ће на тај начин наш мали град, српска престоница, бити обогаћена још једном културном установом, необично корисном за њу. Сретно да Бог да"!
„Општинске новине" 4. октобар 1892. године.



Улица Кнеза Милоша од улице Маршала Тита према Немањиној. Лево се виде трамвајске шине и први електрични стубови

Јавни градски саобраћај између два рата

Први светски рат и окупација Београда оставили су у веома тешком стању електричну централу, електричну мрежу, а тиме и градски трамвајски саобраћај. Белгијско анонимно друштво није било у могућности да их брзо поправи и побољша. Зато је ускоро по ослобођењу града 1919. године, Општина београдска преузела од поменутог друштва под своју управу електричну централу и целокупну електричну мрежу, као и возила и постројења трамвајског саобраћаја. Затечено стање у трамвајском саобраћају било је следеће:
укупна грађевинска дужина трамвајског колосека свих пруга износила је 20,1 km. Рачунајући колосеке у депоима (око 1,5 km.), било је укупно 21,6 km. пруга, од тога 4/5 једноставног и 1/5 дуплог колосека. За 8 трамвајских линија располагало се 1920. године са 26 старих моторних кола и 12 приколица. Све је то преостало још из предратног времена готово потпуно дотрајало. Поједине шине нису биле мењане још од 1892. године, доњи строј био је потпуно пропао, итд. Морало се одмах приступити замени дотрајалих стубова на трамвајској мрежи, замени гвоздене тролне жице бакарном, поправкама и реконструкцији горњег и доњег строја пруга и набавкама модернијих трамваја. Општина је израдила програм радова и набавки, који је извршаван у етапама све до 1932. године. Био је то велики подухват на реконструкцији, модернизацији и проширењу мреже градског трамвајског саобраћаја.
После ослобођења од аустро-немачке окупације, Београд је као главни град нове југословенске државе почео нагло да расте. Потребе за повећањем капацитета и модернизацијом комуналних служби из године у годину биле су све веће. Број становника се веома брзо повећавао. Већ 1921. године Београд са Земуном има око 130.000 становника. Територија града стално се ширила изградњом нових насеља, продужењем постојећих и изградњом нових улица, итд. У оваквој ситуацији нарочито су дошле до изражаја потребе за проширењем и бољим организовањем градског јавног саобраћаја.
Од 1920. до 1924. године старе дотрајале трамвајске шине у дужини од 6 km. замењене су новим. Изграђено је нових пруга у дужини од 3 km.
Од 1924. до 1927. године изграђено је нових пруга и удвостручени колосеци на постојећим у укупној дужини од 12,5 km., док је од 1927. до краја 1932. године мрежа трамвајских линија добила још 25 km. нових колосека.
Захваљујући овим радовима Београд је крајем 1932. године имао 13 трамвајских линија са укупно 65,5 km. трамвајских пруга, од чега су 2/3 биле с двоструким, а 1/3 с једноструким колосеком. Поред осталих, у поменутом периоду отворене су линије: Народно позориште — Кланица, Славија — Вождовац,



У прво време на трамвајским пругама није било сталних станица, него се трамвај заустављао где су то путници желели.
На слици жена са кишобраном зауставља трамвај на Теразијама

Кнежев споменик — Сењак — Дедиње, Савинац — Приштинска улица (данас улица 14.децембра), затим линија за Чукарицу, итд. Истовремено с радовима на проширењу мреже пруга извршена је и замена старе подлоге. И код старих и код нових пруга први пут је употребљена савремена подлога од бетона.

До краја 1932. године извршена је и модернизација трамвајске електричне мреже, (замењена је стара гвоздена новом бакарном тролном жицом, замењени су дотрајали стубови новим — највећим делом гвозденим стубовима). Тако је омогућено постизање већих саобраћајних брзина у експлоатацији трамваја. Упоредо са изградњом нових и продужењем и удвајањем постојећих трамвајских линија, изграђени су нови контактни водови и уређаји за напајање проширење мреже електричном енергијом. Саграђене су исправљачке подстанице ,,Академија", ,,Москва", ,,Горњи депо" и ,,Добро поље", а повећана је и снага подстанице у самој Електричној централи.
У оквиру програма развоја трамвајског саобраћаја, до 1932. године извршена је и набавка већег броја трамвајских кола. Све до 1923. године саобраћај се обављао трамвајима наслеђеним још из предратног периода. Те године на име репарација Београд је добио 40 трамвајских моторних кола марке ,,Сименс" и ,,АЕГ" и 30 трамвајских приколица марке ,,Сименс". Убрзо се показало да је и ово недовољно, па је 1928. године набављено још 40 моторних кола. Исте године домаће фабрике ,,Сартид" из Смедерева и Фабрика вагона из Славонског Брода испоручиле су 30 нових, док је у Немачкој купљено 10 половних трамвајских приколица.

Рачунајући и троја моторна кола добијених 1930. године на име репарација, као и 13 старих моторних кола преузетих од Белгијског анонимног друштва, у Београду је 1932. године било укупно 96 моторних кола и 70 трамвајских приколица. Од моторних кола 23 су била четвороосовинска, а остала двоосовинска. Трамвајске приколице биле су све двоосовинске.

Од поменутог броја кола, током 1932. године просечно су саобраћала дневно 81 моторна кола и 42 приколице, док су остала кола служила као резерва или се налазила на поправкама. Исте године превезено је 44,395.376 путника. Бруто приход износио је 61,405.886 тадашњих динара.

Период од краја првог светског рата до 1932. године означава највећу активност у изградњи мреже трамвајских пруга, чиме је омогућено успостављање нових саобраћајних линија које су повезивале периферне делове с центром града.

Од 1932. године до почетка рата и окупације Београда 1941. године, осим изградње трамвајске пруге за Земун, продужења линије Кнежев споменик — Стари ђерам и удвајања колосека на неким деловима постојећих пруга, других радова на проширењу мреже трамвајских пруга није било.

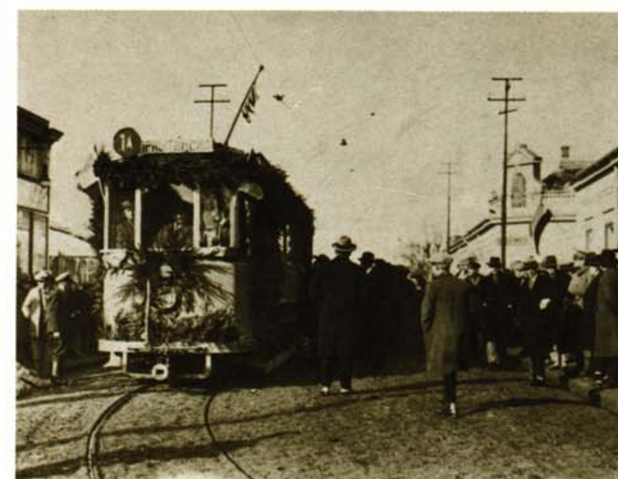
Изградњи пруге за Земун приступило се одмах после почетка изградње новог моста преко Саве (порушен за време другог светског рата, а налазио се на месту где је после рата саграђен данашњи савски мост у продужетку Бранкове улице). Пруга двоструког колосека пуштена је у саобраћај 5.новембра 1935. године. Полазила је испред зграде данашње Скупштине СФРЈ и завршавала се код хотела ,,Централ" у Земуну. На овој линији дугој 6,2 km. саобраћало је 6 моторних кола с приколицама.
За напајање ове линије електричном енергијом, у Земуну је 1937. године саграђена посебна исправљачка подстаница снаге 2 × 600 kW 600 V. Осим ове, саграђена је 1940. године и подстаница ,,Аутокоманда", док су у подстаници ,,Добро поље" стари замењени новим, снажнијим исправљачима.
Полагањем потребног броја подземних каблова подстаница ,,Москва" постала је централна тачка, преко које је вршена већина пребацивања у напајању мреже електричном енергијом у случају квара у некој од подстаница или у напојном електричном каблу. Ово је представљало велико побољшање у организацији и сигурности саобраћаја.
У периоду од 1930. до 1937. године није било набавки трамвајских кола. Тек 1937. године за потребе градског јавног саобраћаја у Београду, домаће фабрике у Славонском Броду и Смедеревској Паланци испоручиле су 12 трамвајских моторних кола типа ,,Бреда", од којих је у току 1940. године примљено 6, а остала су испоручена после рата 1949. и 1950. године.
С обзиром да је известан број старих моторних кола и приколица био расходован пред рат, односно уочи напада хитлеровске Немачке на Југославију 1941. године, тадашња Дирекција трамваја и осветљења Београдске општине располагала је са 104 моторних трамвајских кола и 60 приколица.
У 1940. године, када је Београд имао око 320.000 становника (без сеоских општина и Панчева) трамвајски саобраћај обављао се на 10 линија. Како су се претходних година поједине линије надовезиване једна на другу и међусобно спајане добијајући нова имена, број линија је нешто мањи у односу на 1932. годину, док је дужина трамвајских пруга знатно повећана. На ових 10 линија саобраћала су у 1940. просечно 81 моторна кола и 38 приколица. Превезено је 66,875.493 путника. Укупни приход износио је 81,317.572 тадашња динара.
Грађевинска дужина свих колосека износила је 81,5 km.
У 1941. години, пред сам рат, трамвајски саобраћај одржаван је на следећим линијама:

Линија **бр. 1** — Калемегдан — Савинац,
Линија **бр. 1а** — Савинац — Приштинска улица (сада улица 14. децембра),
Линија **бр. 2** — Душанова — Железничка станица — Славија — Душанова,
Линија **бр. 3** — Кнежев споменик (у даљем тексту Споменик) — Топчидер,



Брзи развој јавног саобраћаја, као и све већи број моторних возила, наметали су потребу увођења службе за регулацију и безбедност саобраћаја.
Један од првих саобраћајаца у Београду приликом интервенције





Свечано пуштање у саобраћај линије 1а Савинац — Приштинска улица (данас улица 14. Децембра)

Изглед данашњег Студентског трга где се све до 1927. године налазила Велика пијаца. И у то време овај трг је представљао велики саобраћајни терминус

Изглед Београда између два рата. На слици Теразије и почетак данашње улице Маршала Тита



Пре другог светског рата најживљи трамвајски саобраћај обављао се преко Теразија. Ту су се укрштале све трамвајске линије које су полазиле од Калемегдана према Славији, Топчидеру, Смедеревском ђерму и др.



Линија **бр. 6** — Споменик — Александрова (данас Булевар револуције),
Линија **бр. 6а** — Споменик — Војводе Бабунског,
Линија **бр. 10** — Славија — Вождовац,
Линија **бр. 12** — Споменик — Дедиње,
Линија **бр. 13** — Споменик — Чукарица,
Линија **бр. 14** — Београд — Земун.

Одржавање и поправка — возила

Упоредо с проширењем и модернизацијом мреже трамвајских пруга и повећањем броја возила, у периоду између два рата било је неопходно проширити радионице и боље организовати процес одржавања и поправки возила. Међутим, све до 1928. године ови послови обављани су под веома тешким условима услед недостатка радионичког простора и савремених уређаја. Тек у периоду од 1928. до 1932. године изграђен је већи број радионица и набављене одговарајуће машине и уређаји, тако да су се могле обављати генералне и друге систематске и појединачне поправке трамвајских кола. Ове радионице су истовремено обављале и послове око одржавања електричних постројења — централе и електричне мреже.
За смештај трамваја изграђен је нови привремени депо, а 1931. године пуштена је у рад новосаграђена ливница.
Током 1939. и 1940. године израђен је комплетан пројекат за изградњу нових централних радионица с прихватним депоом. Реализацију овог пројекта омело је избијање рата 1941. године.

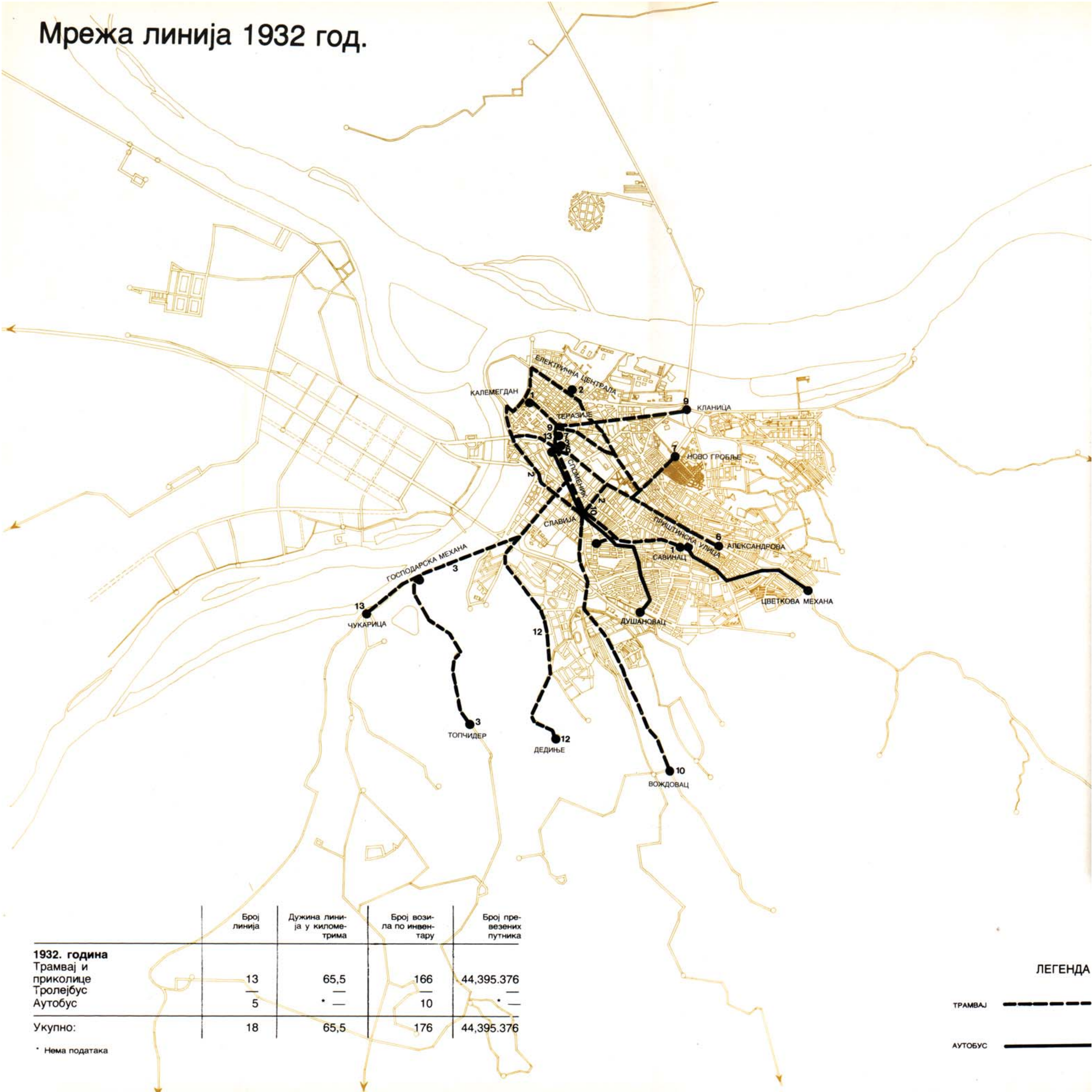
Увођење аутобуског саобраћаја

И ако се у периоду између два рата трамвајски саобраћај из године у годину све интензивније развијао и модернизовао, темпо изградње трамвајских линија и набавке возила није могао да иде укорак с порастом становништва и његових потреба, нити с темпом грађевинског и територијалног развоја града.
Због тога је још 1925. године учињен први покушај увођења аутобуског саобраћаја. Те године тадашња Управа трамваја и осветљења отворила је линију Славија — Авала, којом је саобраћао један, а недељом и празницима 2 аутобуса. Ова линија била је углавном излетничког карактера и служила је уствари за испитивање могућности увођења редовног аутобуског саобраћаја. Није било посебног плана експлоатације ни строго утврђеног реда вожње.
Резултати испитивања били су незадовољавајући и саобраћај на овој линији морао је бити обустављен. Исте године учињен је покушај увођења редовног аутобуског саобраћаја на линијама: Кнежев споменик — Теразије — Смедеревски ђерам и Радничка улица — Позориште — Теразије — Пристаниште. Међутим, и овај експеримент није показао задовољавајуће резултате, па је саобраћај на тим линијама такође убрзо обустављен.
До ових неуспеха дошло је углавном због неподобности старих аутобуса којима се у то време располагало и лошег стања београдске калдрме.
У првим покушајима увођења аутобуског саобраћаја коришћени су гломазни и тешки аутобуси марке Н.А.Г (око 10 возила), добијени на име репарације током 1923. и 1924. године. Аутобуси су имали точкове с пуним гумама. Поред седишта у самим колима, путници су могли користити и седишта „на галерији", тј. на крову каросерије. Ови аутобуси кретали су се споро и несигурно, а због лошег стања коловоза приликом брже вожње догађала су се и превртања.
Тек крајем 1927. године једно приватно предузеће увело је у Београду редован аутобуски саобраћај, користећи модерније аутобусе са пнеуматским гумама. Превоз путника обављан је у прво време на линијама Калемегдан — Савинац и Теразије — Дедиње.
Половином 1928. године почео је и редовни аутобуски саобраћај под руководством тадашње Управе трамваја и осветљења Београдске општине, која је претходно од поменутог приватног предузећа откупила 5 половних аутобуса. Са овим возилима пуштене су у саобраћај редовне аутобуске линије Калемегдан — Теразије — Савинац (која је доцније продужена до Котеж Неимара) и Господарска механа — Чукарица (која је 1932. године укинута после изградње трамвајске линије).
Две године касније од истог предузећа откупљена су још три аутобуса. Истовремено поправљена су два стара аутобуса на којима су



Изградња ланчаног моста преко Саве 1935. год. (на његовом месту изграђен је данашњи мост у Бранковој улици) омогућила је повезивање Београда и Земуна трамвајском пругом. Трамвајска линија број 14 у дужини од 6,2 km почињала је испред данашње зграде Скупштине СФРЈ, а завршавала се код хотела „Централ" у Земуну

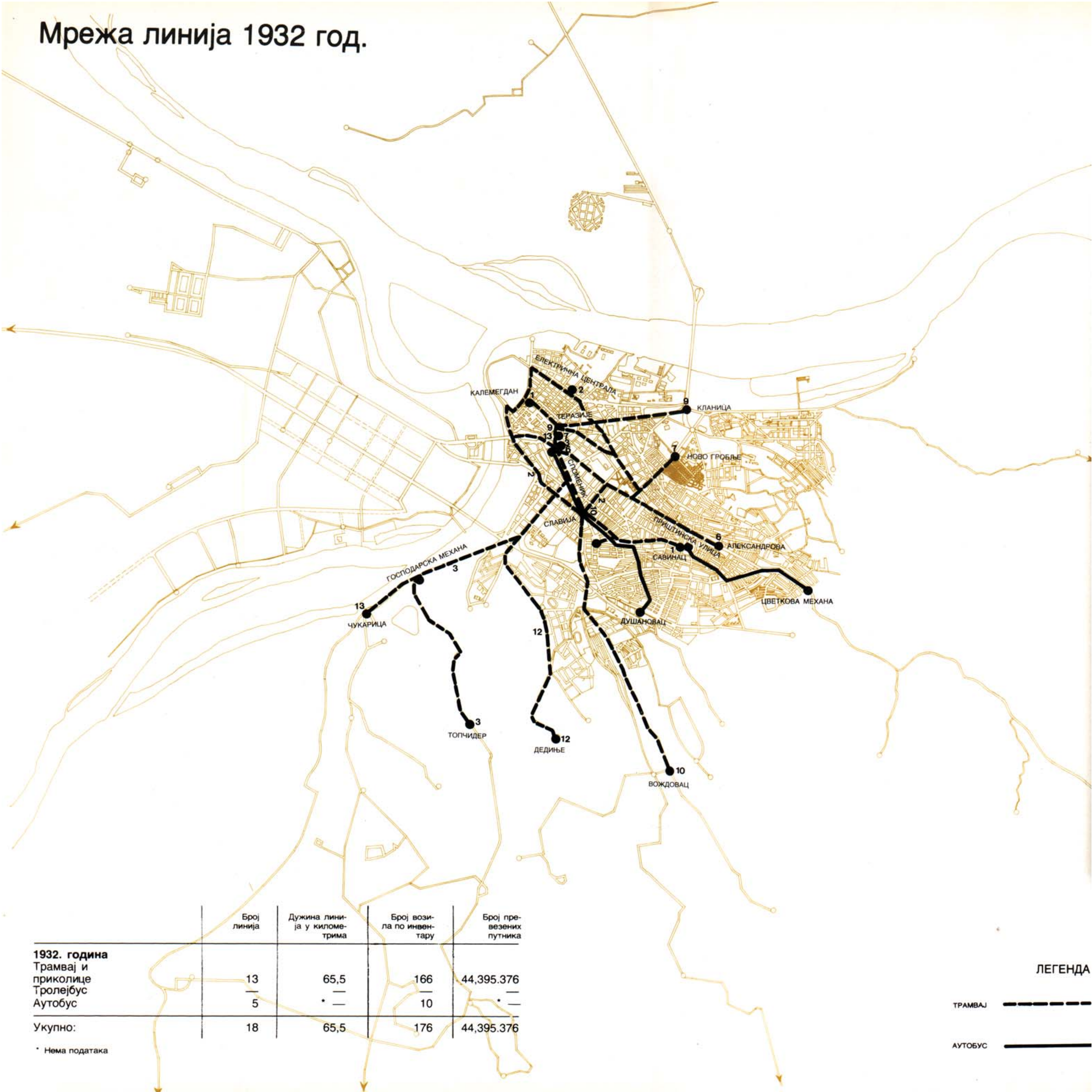
Мрежа линија 1932 год.



	Број линија	Дужина линија у километрима	Број возила по инвентару	Број превезених путника
1932. година				
Трамвај и приколице	13	65,5	166	44,395.376
Тролејбус	—	—	—	—
Аутобус	5	* —	10	* —
Укупно:	18	65,5	176	44,395.376

* Нема података

Мрежа линија 1932 год.



	Број линија	Дужина линија у километрима	Број возила по инвентару	Број превезених путника
1932. година				
Трамвај и приколице	13	65,5	166	44,395.376
Тролејбус	—	—	—	—
Аутобус	5	* —	10	* —
Укупно:	18	65,5	176	44,395.376

* Нема података

пуне гуме замењене пнеуматским, па се могло приступити проширењу мреже редовних аутобуских линија.
У току 1931. и 1932, године отворене су нове линије: Кнежев споменик — Дедиње, Славија – – Душановац, Теразије — Пашино брдо и линија Смедеревски друм — Цветкова механа — Приштина улица (данас улица 14. децембра), која је као нерентабилна после краћег времена укинута. На поменутим линијама обично је саобраћао по један аутобус, изузев линије за Котеж Неимар на којој су радила два до три аутобуса.
Иако су скоро на свим линијама упоредо саобраћали и општински аутобуси и возила приватног предузећа, аутобуски собраћај био је рентабилан. Тако је, на пример, 1929. године, када је саобраћало просечно осам општинских аутобуса, оствариван чист приход у износу од 564.940 тадашњих динара. Овај приход се у 1930. години смањио на 239.141, а у 1932. години на 217.248 динара, јер су у то време сутобуси због дотрајалости морали све чешће да се повлаче из саобраћаја ради поправке.
Све до 1936. године градски аутобуски саобраћај обављан је са истим возним парком. У међувремену коначно је преовладало схватање да је поред трамвајског неопходно интензивније развијати и аутобуски саобраћај, да би се подмиривале потребе крајева града где нема трамвајских линија (за чију су изградњу биле потребне велике инвестиције), или где су те линије биле већ преоптерећене због недовољног броја трамваја, за чију су набавку била потребна велика средства.
Све је то подстакло Општину и њену Дирекцију трамваја и осветљења да приступе набавци нових, модерних и већих аутобуса ради проширења мреже аутобуских линија.
Већ 1936. године набављено је осам аутобуских шасија („Мерцедес-Бенц" и МАН), са економичним дизел моторима, за које су каросерије израђене у радионицама саме Дирекције или другим домаћим предузећима.
Током наредних година вршене су набавке како комплетних нових кола, тако и аутобуских шасија, за које су каросерије по нацртима Дирекције трамваја и осветљења израђиване у земљи. Ово је омогућило увођење нових линија, повезивање појединих предграђа и периферних делова са центром града и међусобно повезивање појединих крајева у самом граду.
Пред сам рат 1941. године, Дирекција трамваја и осветљења располагала је са 87 аутобуса који су обављали превоз путника на 12 аутобуских линија. Поред осталих, аутобуску везу имали су: Земун-Нови град, Аеродром и батајнички пут, затим насеља: Баново брдо, Бањица, Раковица, као и насеља око Градске болнице и др.
Уведена је и линија главна железничка станица — Железничка станица Дунав.
Нагли развој аутобуског саобраћаја може се сагледати из следећих података. Године 1929. градским аутобусима превезено је 814.392 путника. Десет година касније 1939. године, када је дужина аутобуских линија износила 41 km., просечно је радило 17 аутобуса, који су



Свечаност приликом пуштања у саобраћај трамваја број 14 за Земун.
На слици трамвајска кола на почетку Призренске улице испред хотела Балкан



Године 1932. отворена је редовна аутобуска линија Кнежев споменик-Дедиње, на којој је саобраћало само једно возило.
На слици аутобус испред старе зграде хотела Балкан на Теразијама





Године 1925. учињен је први покушај увођења аутобуског саобраћаја у Београду. Те године Управа трамваја и осветлења отворила је прву аутобуску линију Славија-Авала, на којој је радним даном саобраћао један, а недељом и празницима по два аутобуса.
На слици аутобус на почетној станици, на месту где се сада налази хотел Славија

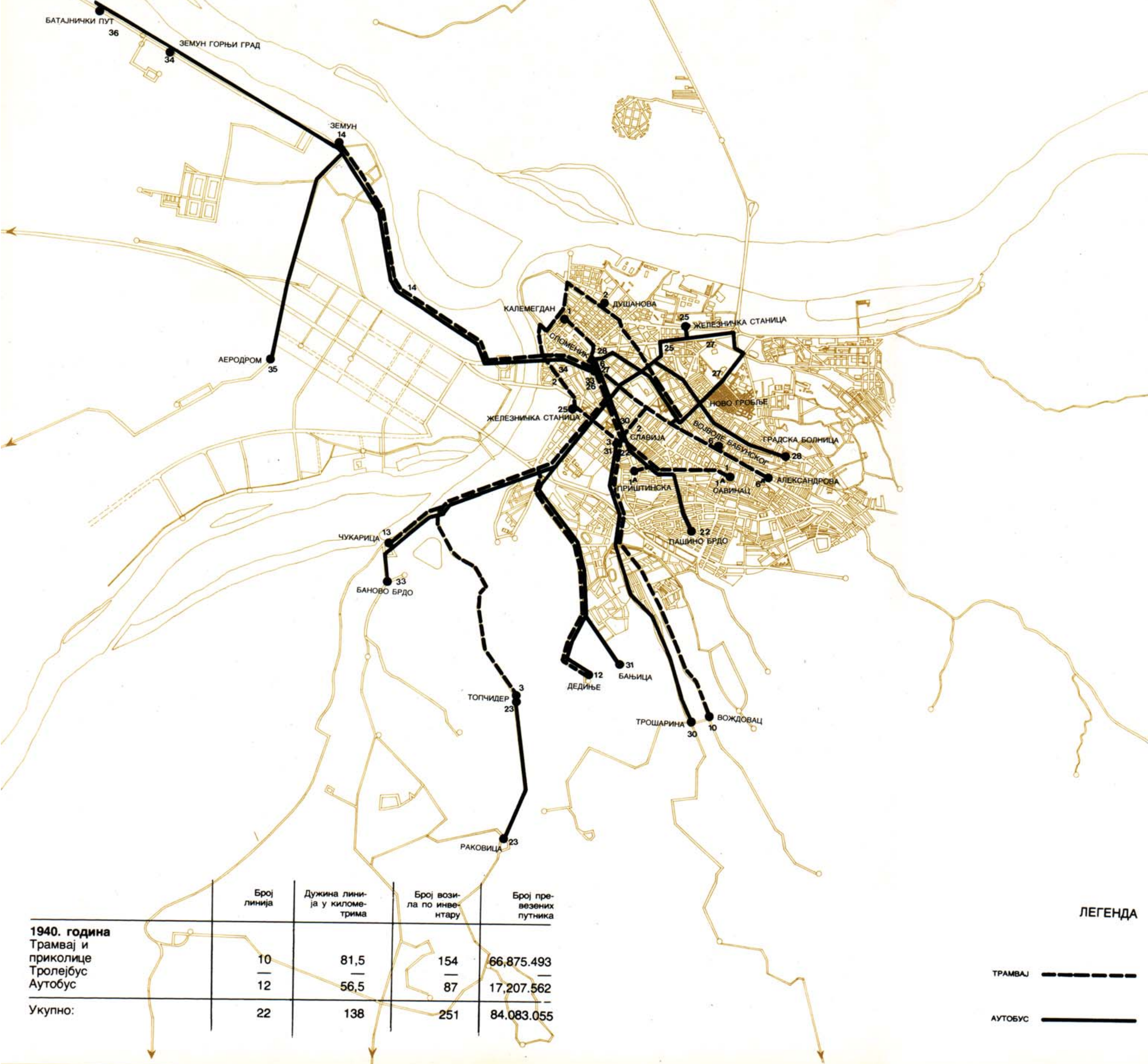




Тридесетих година овога века у Београду се почео развијати и такси саобраћај.
На слици једна од првих такси станица на почетку Немањине улице

Између два рата трамвај је ишао Македонском улицом
На слици трамвајска кола испред зграде Политике (у углу десно)

Мрежа линија 1940 год.



	Број линија	Дужина линија у километрима	Број возила по инвентару	Број превезених путника
1940. година				
Трамвај и приколице	10	81,5	154	66,875.493
Тролејбус	—	—	—	—
Аутобус	12	56,5	87	17,207.562
Укупно:	22	138	251	84.083.055

превезли 7,479.472 путника. Године 1940. дужина аутобуских линија повећала се на 56,5 km, просечно је радило 45 аутобуса, којима је превезено 17,207.562 путника.
Иако је више пута покретано, питање двојне експлоатације аутобуског саобраћаја није било решено,па је све до рата и приватно предузеће обављало аутобуски саобраћај у Београду.
Поред линија које је држало од почетка рада, ово предузеће касније је отворило и линију Народно позориште — Панчево.
За одржавање аутобуског парка постојале су сличне тешкоће као и код одржавања трамвајских кола. Тек изградњом нове ауторадионице и набавком потребног помоћног алата у току 1931. и 1932. године, рад на генералним поправкама обављао се нормално. Због повећаног броја аутобуса почев од 1936. године, изграђено је посебно одељење за каросерије. Међутим, недовољан капацитет радионица осећао се све више, што је захтевало проширење просторија како за поправке, тако и одржавање.
Проблем гаражирања и смештаја аутобуса такође је тражио одговарајућа решења. Због тога је током 1939. године израђен пројекат модерне гараже за смештај 120—150 возила - аутобуса. Већ 1940. године били су изграђени темељи, али је даље радове осујетио рат 1941. године.

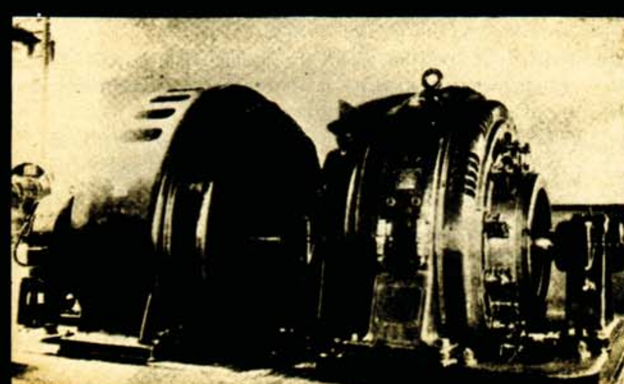
Градски саобраћај за време окупације Београда 1941—1944. године

Рат и окупација Београда 1941—1944. године, поред осталог, нанели су огромне штете и авном градском саобраћају. Све што се готово пуних 50 година у овој области стварало и развијало, у што су улагана велика материјална средства и људски рад, великим делом уништено је или оштећено за трен ока.
Приликом хитлеровских ваздушних напада на Београд, разорним и запаљивим бомбама уништено је 38 моторних трамвајских кола и 36 приколица. Пошто је нови Савски мост био порушен, у Земуну је остало заробљено 7 моторних кола. Тако се бројно стање Дирекције трамваја и осветљења свело на 59 моторних кола и 24 приколице.
Приликом бомбардовања уништени су на више места делови трамвајских колосека (укупно 1451 m) и пружних уређаја, затим више од четвртине електричне трамвајске мреже (22 од укупно 80 km). Од оба трамвајска депоа у кругу Дирекције остале су само рушевине и згаришта. Готово све радионице биле су уништене, док су ливница и ауто радионица знатно оштећени, а Горњи депо делимично порушен. Највећи део машина и алата за поправке и одржавање возила био је уништен.
Најтеже је прошао аутобуски парк. У случају рата било је предвиђено да се свих 87 аутобуса (који су служили за јавни градски саобраћај) употребе за евентуалну евакуацију становништва града. За време бомбардовања 6. априла 1941. године, између два налета авиона, већина возила уклоњена је из круга Дирекције трамваја и осветљења, тако да је у пожару изгорело само 10 аутобуса за које није било времена за спасавање. Међутим, сви остали аутобуси одмах су преузети за потребе евакуације, па су у току наредних неколико дана напустили Београд, а после капитулације остали су расути по целој земљи. Касније су у ближој и даљој околини Београда пронађена 33 аутобуса, који су у демолираном стању и без многих делова довучени у град. Остала возила запленио је окупатор.
Окупацијске власти желеле су по сваку цену да се у граду колико толико живот нормализује. С тим у вези наредиле су да се поново организује и јавни градски саобраћај. Тако су током 1941. године извршене поправке на трамвајским пругама и успостављен саобраћај у прво време само на линији број 1 од Кнежевог споменика до Славије са 5 моторних кола и исто толико приколица, а затим и на линијама број 3 (Споменик — Топчидер), број 6 (Споменик — Александрова улица данас Булевар револуције), број 10 (Славија — Вождовац), број 12 (Сењак — Дедиње) и на линији број 13 (Господарска механа — Чукарица).
Рад на поправкама трамвајских пруга обављан је у непрекидним сменама, дању и ноћу, под стражом немачких војника. Немачки војни



У време кад је у Београду почео развој аутомобилског саобраћаја (тридесетих година овога века) литар бензина коштао је 8 динара, што указује да тада аутомобили нису били јевтино превозно средство





„Трамвајска електрична група" у старој електричној централи

Управна зграда Дирекције трамваја и осветлења између два рата

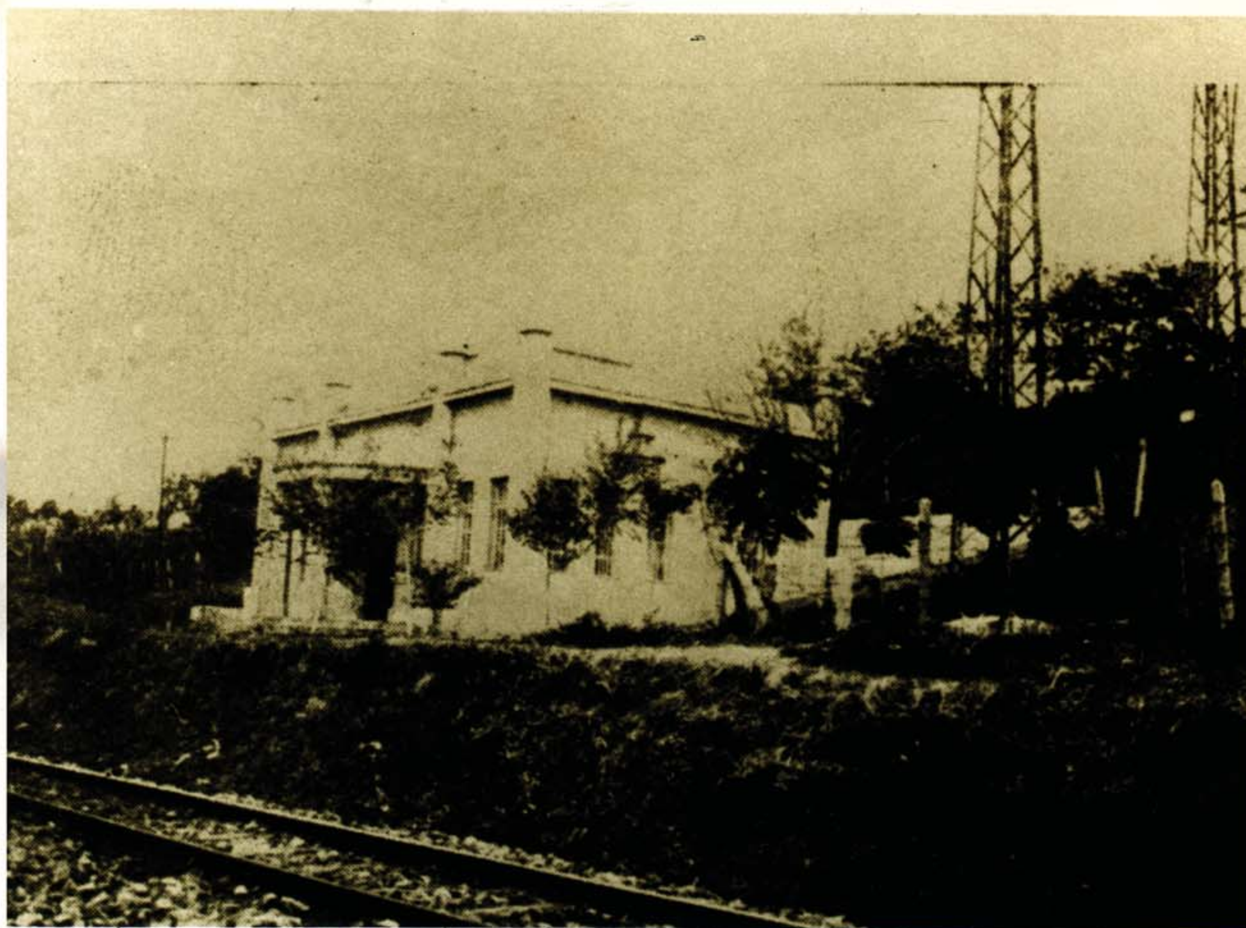


Трамвајски депо у кругу данашњег ГСП-а. између два рата

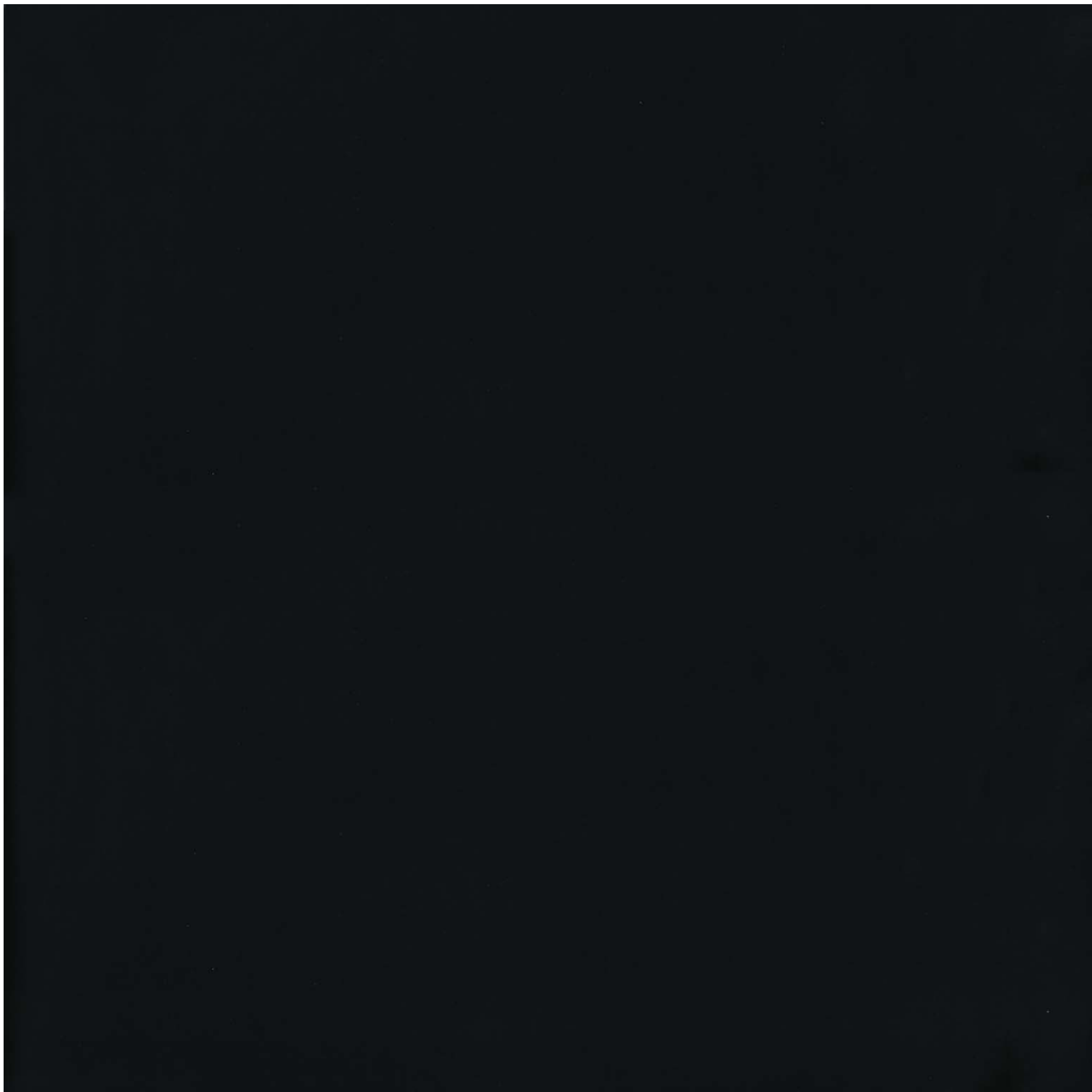


Изглед једне од радионица пре другог светског рата

инжењер који је руководио радовима, редовно је са упереним револвером интервенисао и инсистирао да се посао брже обавља.
За време окупације обновљени су депои и више радионица, поправљене су машине и алат за одржавање и поправку возила. Међутим, рад у овим радионицама обављао се веома споро. Радници су пружали прикривени отпор, радећи полако и само колико је било неопходно да се не примети саботажа.
Због тога је из године у годину број трамвајских кола способних за саобраћај био све мањи, док је број возила која су чекала на разне поправке стално растао.
После англо-америчког бомбардовања Београда 16. и 18. априла 1944. године, рад у радионицама Дирекције трамваја и осветљења био је парализан. Честе узбуне услед прелетања савезничких авиона биле су најбоље оправдање да особље напусти радионице у које се углавном није ни враћало.
У току 1944. године, уколико се крај окупације и дан ослобођења више приближавао, интензитет трамвајског саобраћаја био је све слабији. Услед сталног смањивања броја исправних кола саобраћај се обављао само на линијама број 6 и 10. Пред само ослобођење града у октобру 1944. године, било је само 15 моторних кола и 8 приколица способних за саобраћај. Пошто су једна моторна кола у време борби за ослобођење града гранатом тешко оштећена, то је 20. октобра 1944. године у исправном стању затечено свега 14 моторних кола и 8 приколица.
У току окупације аутобуски саобраћај није обнављан. Два исправна аутобуса с којима је располагала Дирекција трамваја и осветлења, по наређењу окупаторских власти употребљена су за друге сврхе. Била су оспособљена још два аутобуса, али их окупатор реквирирао за своје потребе.
Због тога су у ауто радионици поправке на неколико аутобуса вршене само до завршних радова. Приликом ослобођења Београда затечена су 33 аутобуса, већином тешко оштећена и без потребних делова. Само неколико возила било је могуће за релативно кратко време оспособити за саобраћај.
Приликом англо-америчког бомбардовања Београда у 1944. години уништено је 22 km. трамвајске електричне мреже, а приликом борби за ослобођење града још 44 km. Овоме треба додати део уништене мреже за време хитлеровског бомбардовања града 1941. године, која није била обновљена за време окупације, у укупној дужини од 10 km., тако да је ослобођени Београд имао само 2 km. исправне трамвајске мреже.

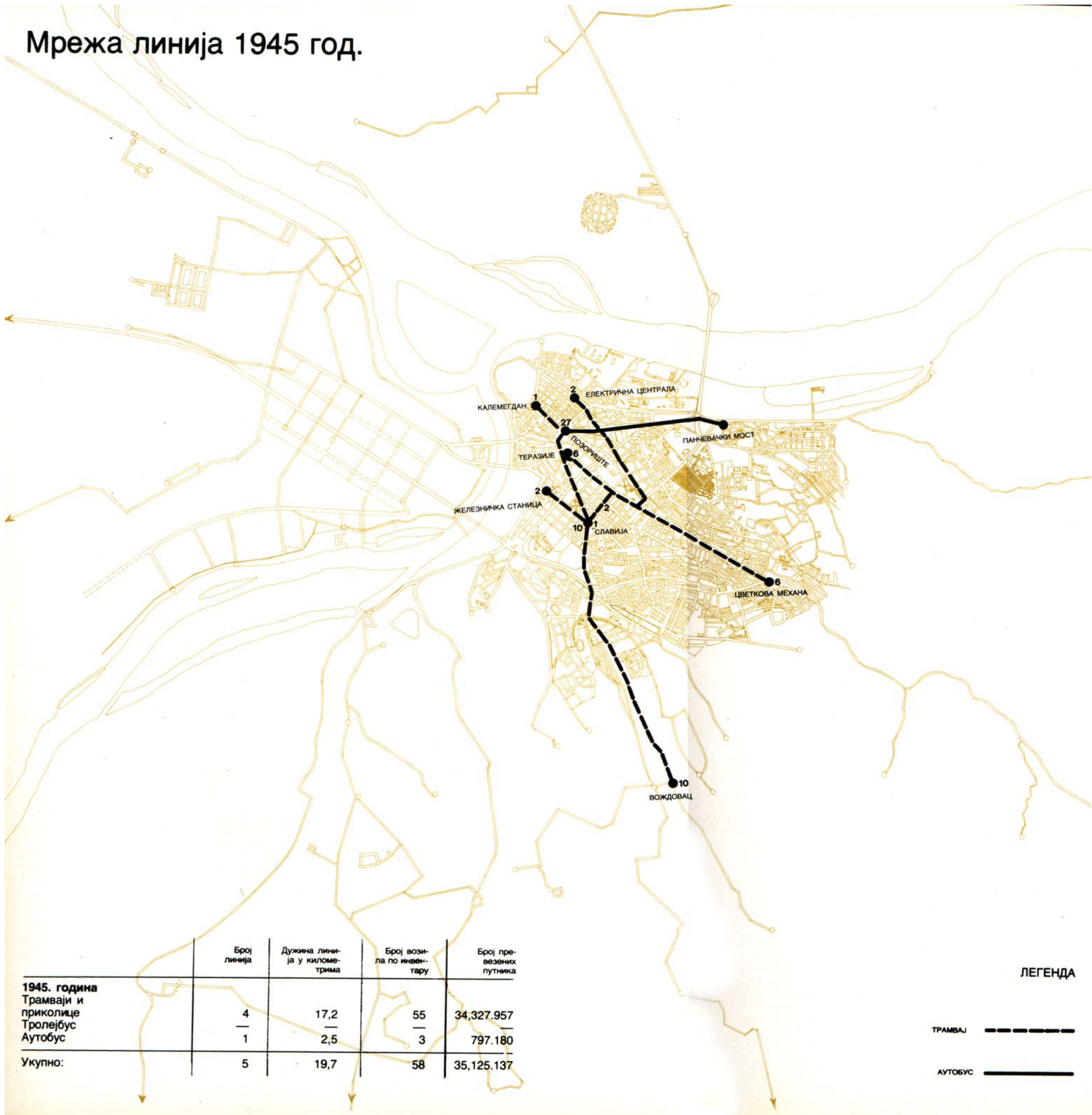


Изглед једне од трамвајских конверторских подстаница, непосредно пред други светски рат



1945
1977

Мрежа линија 1945 год.



	Број линија	Дужина линија у километрима	Број возила по инвентару	Број превезених путника
1945. година				
Трамваји и приколице	4	17,2	55	34,327.957
Тролејбус	—	—	—	—
Аутобус	1	2,5	3	797.180
Укупно:	5	19,7	58	35,125.137

Послератни развој јавног градског саобраћаја

1944

Почело се са 14 моторних трамвајских кола и 8 приколица

Првих дана после ослобођења, јавни градски саобраћај у Београду после више од пола века постојања располагао је с готово истим бројем кола у раду као и приликом оснивања у XIX веку. Ратним разарањима нанете су велике штете комуналним службама у граду а оне нису мимоишле ни јавни градски саобраћај. Возни парк био је готово потпуно онеспособљен, већи део мреже контактних водова уништен, а радионице и остала постројења и објекти били су неупотребљиви. Од 81,5 km. трамвајских пруга, колико их је било пред сам рат, после борби за ослобођење Београда октобра 1944. године остало је неоштећено свега 2 km. Од великог возног парка, који је располагао са 104 моторна трамваја и 60 приколица, после ослобођења било је употребљиво за саобраћај само 14 моторних кола и 8 приколица. Још тежа ситуација била је са аутобусима, којих је пред рат било 87. Били су тешко оштећени и онеспособљени за рад.

Број возила оспособљених за рад — 22.
Број превезених путника 519.345

1945

Напори за оспособљавање возног парка

Одељење за осветлење и саобраћај Извршног народног одбора града Београда, које је формирано уместо раније Дирекције трамваја и осветлења, налазило се пред веома одговорним задатком обнове трамвајског и аутобуског саобраћаја у ослобођеном Београду. Проблеми пред којим је стајала ова градска комунална служба били су изузетно тешки, јер је оспособљавање возила, мреже и осталих објеката требало извршити у најнеповољнијим условима. Електромотора, резерних делова и осталог електроматеријала није било на тржишту, а већина стручног особља била је на фронту. Међутим, потребе за бржом организацијом јавног саобраћаја биле су све веће, услед повећаног броја становника и запослених.
Захваљујући изванредним напорима и залагању радника запослених у јавном саобраћају, већ крајем 1945. године у раду је било 29 трамвајских моторних кола и 8 приколица. Саобраћај се почео редовно одржавати на 4 најважније трамвајске линије: бр. 1 (Калемегдан — Славија), бр. 2 (на деоници од Електричне централе до Железничке станице), бр. 6 (Трг Републике — Цветкова механа) и бр. 10 (Славија — Вождовац). Исте године оспособљена су и 3 аутобуса, која су омогућила отварање прве аутобуске линије после ослобођења — бр. 27 (Народно позориште — Карабурма).

Број возила оспособљених за рад — 58
Број превезених путника — 35,125.137.

1946

Оснивање „Белсапа“

Новоформирано предузеће „Белсап“, које је настало раздвајањем ранијег Оделења за осветлење и саобраћај Извршног народног одбора града Београда, наставило је да улаже напоре ради нормализовања прилика у градском саобраћају. Међутим, оспособљавање возног парка пратиле су велике тешкоће, првенствено због недостатка електро-материјала и електро-мотора, који се у то време нису производили у нашој земљи. Да би се постојеће тешкоће донекле ублажиле, почетком 1946. године склопљен је уговор с чехословачком фирмом „Шкода“ о испоруци 22 електичне гарнитуре за двоосовна моторна кола и једне гарнитуре за четвороосовна.
У каквим се условима обављао рад на оспособљавању саобраћаја најбоље показује случај око набавке поменутих гарнитура. Због нерегулисаних спољно-трговинских односа и недостатка девизних средстава,испорука ових гарнитура реализована је у замену за свеже и суве шљиве.
Ради оспособљавања оштећених трамвајских кола, у радионицама „Белсапа“ приступило се и изради нових каросерија ради уграђивања на стара возила. Цела серија моторних трамваја типа „АЕГ“, набављених још 1923. године, добила је нове каросерије с костуром од шупљих профила, док су остали уређаји на овим возилима генерално поправљени.
У току године, захваљујући огромним напорима целог колектива „Белсапа“, било је оспособљено 70 моторних трамвајских кола и 24 приколице. Оспособљавањем великог броја возила било је могуће обновити линије бр. 9 и 13 (Дом ЈНА — Карабурма и Славија — Чукарица).





Ратна разарања у току другог светског рата нанела су огромну штету градском јавном саобраћају у Београду. Возни парк био је готово потпуно онеспособљен за редовни саобраћај, а мрежа контактних водова уништена.

Од 81,5 km трамвајских пруга, колико их је било пред сам рат, после борби за ослобођење Београда, октобра 1944. године, остало је неоштећено само 2 km.
Депо градског јавног саобраћаја у Београду непосредно после ослобођења Београда



Један од најважнијих задатака радника градског јавног саобраћаја био је оспособљавање ратом оштећених возила.
На слици поправка трамвајских моторних кола у радионици „Белсапа“

Исте године успостављен је саобраћај на делу линије бр. 14 (од срушеног Савског моста до Земуна). И број поправљених аутобуса повећао се на 12, али услед несташице делова у саобраћају је било просечно 5 возила. Међутим, и са овако малим аутобуским возним парком, напорима саобраћајног особља и радника који су се старали о одржавању возила, успостављене су 3 нове аутобуске линије: бр. 22 (Славија — Душановац), бр. 31 (Славија — Дедиње) и бр. 34 (Београд — Земун).

Број возила по инвентару — 106.
Број превезених путника — 70,006.441.

1947

Увођење тролејбуса у саобраћај

Први тролејбус појавио се на београдским улицама приликом Првомајске параде 1947. године. Непосредно затим — 22. јуна, отворена је редовна тролејбуска линија Калемегдан — Славија.
Увођење тролејбуса представљало је крупан догађај у развоју јавног градског саобраћаја у Београду. Истина, о увођењу ове врсте возила размишљало се још 1937. године, али реализовање идеје омогућено је тек 10 година касније у новој Социјалистичкој Југославији. Приликом разматрања могућности за успостављање тролејбуског саобраћаја у Београду, имало се у виду да ће у најскорије време почети интензивна стамбена изградња у новим стамбеним насељима и да је потребно нова градска подручја повезати с центром града брзим и сигурним саобраћајним средством. Као веома погодно средство изабран је тролејбус, који је поред брзине имао и друге добре особине погодне за саобраћај у стрмим и уским београдским улицама.
Према првом пројекту тролејбуска линија требало је да иде од Калемегдана, улицама Кнез Михајловом и Маршала Тита, преко Трга Димитрија Туцовића, Булеваром ЈНА и Бокељском, Устаничком, Крушевачком, Ђердапском, затим Јужним булеваром (сада Булеваром Црвене армије) и улицама Максима Горког, 14. децембра, Пролетерских бригада до Трга Димитрија Туцовића, а затим улицом Маршала Тита, преко Теразија, Коларчевом, Трг Републике и Васином до Узун Миркове и Париске улице, где се круг завршавао. Ова линија била је дуга 11,7 km., од тога 7,8 km. била је двострука а 3,9 км. једнострука.
Пуштањем тролејбуса у саобраћај, уклоњен је трамвајски саобраћај из најужег центра града и с главне магистрале (Трг Републике — Славија). Осим тога, тролејбус је заменио и аутобусе на линијама Трг Димитрија Туцовића — Душанова — Лекино Брдо и Теразије — Школа „Војислав Илић“ — Лекино брдо.

Тролејбуски саобраћај обављан је са 16 тролејбуса марке „Фиат". Возила су била двоосовинска и дугачка 9,9 m. Прва искуства са овим возилима у јавном градском саобраћају показала су да имају одличне особине за београдске саобраћајне прилике и да су их грађани веома добро прихватили.
У току године завршена је изградња гараже за тролејбусе површине 1.900 m² и капацитетом за 30 возила. Благовремено подизање овога објекта омогућило је да се возила од почетка експлоатације уредно одржавају.
Упоредо са увођењем тролејбуског саобраћаја настављени су радови на обнови и проширењу трамвајског и аутобуског саобраћаја. Набавком 10 камионских шасија марке „Студебекер" и 15 шасија „Изото-Фраскини", за које су у радионицама предузећа изграђене каросерије, омогућено је отварање аутобуских линија бр.26 (Трг Републике—Лекино брдо) и бр. 32 (Трг Републике — Дедиње).
Пуштање тролејбуса у саобраћај захтевало је преуређење и побољшање електричне мреже и повећање јачине исправљачких станица. Због немогућности да се делови за ове објекте увезу из иностранства, приступило се демонтирању исправљачке подстанице у Земуну која је изграђена пред сам рат за потребе трамвајске линије бр.14. Ова подстаница пребачена је на Аутокоманду, а подстаница са Аутокоманде уграђена је у новоподигнути објекат на Лекином брду.

Број возила по инвентару — 181
Број превезених путника — 89,015.236.

1948

Даље проширење тролејбуског саобраћаја

У току 1948. године дошло је до измене првобитног пројекта тролејбуске трасе, да би се подручје око Црвеног крста, на коме је живео велики број запослених грађана, повезало с центром и осталим деловима града. Уместо улицама Максима Горког, Јужним булеваром и Ђердапском, тролејбуска линија прошла је улицама 14. Децембра, Симе Милошевића, Жичком, Војислава Илића, Господара Вучића и Крушевачком, где се уливала у стару трасу. Овим је дужина линије продужена за 1,7 km, а постављањем повратних кругова на Душановцу и Црвеном крсту омогућена је већа експлоатација.
Из Италије је набављено још 15 тролејбуса, који су укључени у саобраћај на постојећим линијама 1 и 14.
Почетком године аутобуски саобраћај проширен је новим линијама бр. 23 (Топчидер – – Раковица), бр. 25 (Главна железничка станица — Дунав станица), бр. 27 (Народно позориште — Ново гробље) и бр. 35 (Земун — Аеродром), али је крајем године морао бити укинут на свим дотадашњим линијама, осим на линијама бр. 32 и 34, с обзиром да камионске шасије марке „Изото-Фраскини" и „Студебекер", на које су биле уграђене домаће, нису биле у стању да издрже велика оптерећења на београдском терену.

Број возила по инвентару — 192.
Број превезених путника — 137,937.700

1949

Тешкоће због несташице резервних делова и материјала

Обнова и проширење саобраћаја у Београду били су у овом периоду отежани, јер домаћа индустрија због других потреба није била оријентисана на производњу за потребе градског саобраћаја. У то време било је веома тешко набавити потребне делове за одржавање возног парка. Градско електро-машинско предузеће, које је у међувремену издвојено из састава „Белсапа", чији је задатак био да одржава возила градског саобраћаја, морало је своје производне програме прилагодити захтевима обнове земље и углавном је производило грађевинске дизалице, вагонете и остале грађевинске машине. Све ово имало је негативне последице на редовно одржавање возног парка, па је у току године дошло до осетног смањења броја возила у саобраћају.
Да би се колико толико ублажила постојећа ситуација, ИОНО града Београда почео је преговоре с белгијском фирмом АСЕС ради набавке 50 четвороосовинских моторних трамвајских кола типа „PCC". Међутим, економске тешкоће које су у овом периоду наступиле у нашој земљи због злогласне информбировске кампање, отежале су реализацију испорука ових трамваја.
Због отежане набавке трамваја морало се приступити проширењу аутобуског саобраћаја. Ради тога је набављено 67 аутобуса марке „Рено" и 10 аутобуса белгијске фирме „Миас". Нова испорука аутобуса омогућила је поновно отварање линија бр.22, 26, 27 и 35 и успостављање нових линија бр.28 (Народно позориште — Градска болница), бр.30 (Трг Димитрија Туцовића — Трошарина) и бр. 33 (Зелени венац — Бановo брдо).
Међутим, гаражни простор за аутобусе био је недовољан, тако да је већи број „Реноа" и „Миаса" гаражиран под отвореним небом. Ово је имало негативне последице на век трајања и техничку исправност ових возила.
Двогодишње искуство с тролејбусима у



Године 1945. успостављена је прва аутобуска линија на релацији Народно позориште — Карабурма. На овој линији саобраћали су аутобуси набављени још пре рата.
***На слици аутобус марке „МАН"**, оспособљен после ослобођења за редован саобраћај*









Прва тролејбуска линија отворена је 22. јуна 1947. године. Увођење тролејбуса представљало је крупан догађај у развоју јавног градског саобраћаја у Београду

Да би се проширио аутобуски возни парк, 1954. године набављено је у Енглеској 30 половних возила.
Један од типова половних аутобуса марке „АЕС"

Године 1956. у експлоатацију је пуштен први трамвај домаће производње.
На слици трамвај „ГОША" у редовном саобраћају

Године 1953. набављено је пет трамвајских кола марке „РСС". То је била прва набавка трамвајских возила из иностранства и прва обнова трамвајског возног парка после рата.
На слици фарбање трамваја „РСС" у радионици ГСП

јавном градском саобраћају показало је, између осталог, да тролејбуске капацитете треба повећати како у погледу броја, тако и величине возила. Због тога је половином године уместо тадашњег возила од 60 места, набављено 10 троосовинских тролејбуса типа ,,Ansaldo'', дужине 12 метара и капацитетом од 100 путника, и једно возило исте марке дужине 13,75 m., које је могло да прими 120 путника. Што се тиче радионица, у току године наступиле су извесне промене. Уместо рада на обнови, радионице су добиле задатак да се искључиво старају о одржавању возила јавног градског саобраћаја. Нова оријентација у пословању радионица позитивно се одразила на одржавање возила и ниво њихове техничке исправности.

Број возила по инвентару — 259
Број превезених путника — 163,873.641

1950

Осетно повећање аутобуског саобраћаја

Набавком 78 аутобуса у току 1949. и 1950. године, и отварањем нових линија; број 31 (Трг Димитрија Туцовића — Железник) и бр.36 (Београд — Тошин бунар), аутобуски саобраћај, мада још увек споредна грана саобраћаја, преузима значајнију функцију у превозу путника.
Просечан број аутобуса у саобраћају (48) већ је на нивоу најбоље предратне године (1940.), експлоатациона дужина линија износи 70,3 km, а број превезених путника пење се на 36,8 милиона, што је два пута више него пред сам рат. Стагнација трамвајског саобраћаја, услед још увек актуелног проблема несташице електро материјала и других делова, наставила се у току године, тако да је просечан број возила у саобраћају смањен на 52 моторна трамваја и 24 приколице. Дужина трамвајских линија износила је 58 km. (1940 год. 81,5 km.), а број превезених путника стагнирао је на нивоу од 91,3 милиона.

Број возила по инвентару — 284
Број превезених путника — 170,784.324

1951

Примена нове тарифе у саобраћају

Новембра месеца ступила је на снагу нова тарифа. Цене превоза повећане су од 2 на 10 динара. Нове цене допринеле су, између осталог, растерећењу возила у јавном градском саобраћају. Број путника смањио се за 4,7% чиме је први пут после 1931. године постигнуто нормално оптерећење и обезбеђен довољан број возила у резерви.
Растерећење саобраћаја омогућило је да се предузме већи захват у распореду трамвајских линија. На основу овога уведене су две нове линије: бр. 16 (Булевар револуције — Пристаниште) и бр. 20 (Вождовац — Пристаниште), а линија бр. 10 продужена од Трга Димитрија Туцовића до Електричне централе. Увођењем нових линија, уз мање продужење линија бр.13 од Новог гробља и бр.3 до Раковице, омогућен је директан превоз без прелаза путницима који гравитирају овим подручјима. Продужењем трамвајске пруге до Раковичког индустријског базена и повезивање индустријског подручја око Цветкове механе и стамбеног подручја на Вождовцу с пристаништем, односно Душановом улицом и центром, створени су најповољнији услови за превоз запосленог становништва настањеног у овим деловима града.
У току године није било значајнијих промена у тролејбуском и аутобуском саобраћају, осим увођења помоћне аутобуске линије 1а за Душановац и продужетка линије бр.30 до Авале.

Број возила по инвентару — 291
Брић превезених путника — 162,819.989.





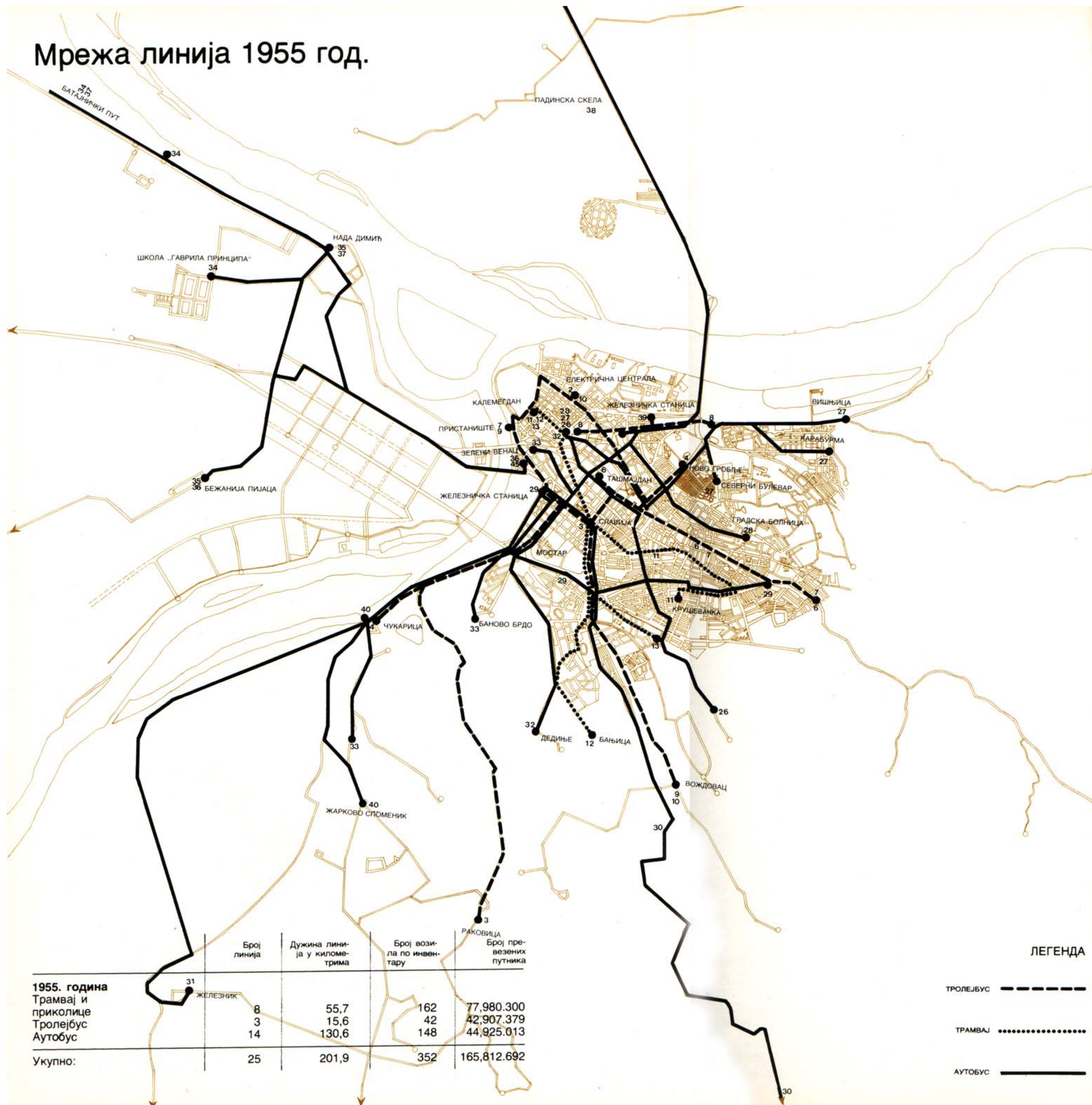
*Због отежане набавке трамваја морало се приступити проширењу аутобуског саобраћаја. Ради тога је 1949. извршена прва набавка аутобуса из иностранства.
На слици први инострани аутобуси у послератном Београду: ,,Рено" (Француска) и ,,Миас" (Белгија)*

1952

Даље повећање аутобуског саобраћаја

У току године аутобуски саобраћај проширен је на три нове линије: бр. 33 (Зелени венац — Баново брдо), бр. 37 (Земун — Батајница) и бр.31 (Београд — Железник).
Увођењем линије бр. 33 у дужини од 15 km, омогућена је становницима на Бановом брду и радницима у Фабрици шећера директна веза с центром града. Нова приградска линија бр.31 за Железник допринела је задовољењу све већих потреба радника запослених у Фабрици ,,Иво Лола Рибар" и становника овог насеља. Пуштена је у саобраћај и нова тролејбуска линија бр.12 (Калемегдан — Аутокоманда), која

Мрежа линија 1955 год.



	Број линија	Дужина линија у километрима	Број возила по инвентару	Број превезених путника
1955. година				
Трамвај и приколице	8	55,7	162	77,980.300
Тролејбус	3	15,6	42	42,907.379
Аутобус	14	130,6	148	44,925.013
Укупно:	25	201,9	352	165,812.692

је раније служила као помоћна линија за превоз путника на спортске приредбе.

Број возила по инвентару — 291
Број превезених путника — 114.508.067

1953

Пуштени су у саобраћај нови трамваји РСС

Пуштање у саобраћај 5 трамваја марке РСС (са 480 седишта) набављених у Белгији, мада није представљало велико повећање капацитета трамвајског саобраћаја, ипак је било значајно, јер је то, уствари, прва набавка трамвајских возила из иностранства и прва обнова трамвајског парка после рата, (не рачунајући неколико комада моторних кола марке ,,Бреда", испоручених непосредно после 1945. године на основу склопљених уговора пре рата, и једних кола произведених у нашој земљи).
Пуштање у саобраћај трамваја РСС представља уједно и почетак у стицању искустава са овим возилом, које је показало веома добре особине у односу на конфигурацију терена и друге специфичне услове Београда.
У овом периоду развоја Градског саобраћајног предузећа набавка нових трамваја представљала је главни задатак, јер је застарели трамвајски возни парк, с возилима набављеним између 1923. и 1940. године, отежавао даљи развој јавног градског саобраћаја. Број искључења трамвајских кола у 1953. години, на пример, износио је 3.712, услед чега је изгубљено 2.680 колских радних часова.
Возни парк аутобуског саобраћаја повећан је за 30 половних возила АЕС. Међутим, ово возило је малог капацитета (45 путника), са уским вратима и малим простором између седишта, што је успоравало улазак и излазак путника. Зато је коришћено само за испомоћ на редовним линијама.
У току године једва се успевало одржавати у саобраћају 40% постојећег возног парка.
Разлог за овако низак коефицијент коришћења аутобуса састојао се, између осталог, што су возила марке ,,Рено" била дотрајала и имала низ техничких недостатака.

Број возила по инвентару — 320
Број превезених путника — 143,354.468

1954

Отежани услови превоза путника

Сумирајући резултате јавног градског саобраћаја у десетогодишњем периоду после ослобођења, може се констатовати да је постигнут значајан напредак у покривању града мрежом саобраћајних линија. Дужине линија, њихова густина и испреплетаност углавном су одговарале потребама становника Београда у овом периоду. Већи део стамбених, индустријских и пословних рејона на градском и приградском подручју био је међусобно повезан. Саобраћај се обављао на 8 трамвајских линија у укупној дужини од 107,1 km, на три тролејбуске линије у дужини од 35,8 km. и 14 аутобуских линија у дужини од 119 km.
Међутим, због недовољног броја возила и мале комерцијалне брзине, ефекат знатног повећања мреже линија није се могао осетити.
У Београду, који се већ тада повећао на близу пола милиона становника, у јавном саобраћају било је свега 181 возило: 58 моторних трамвајских кола и 29 приколица, 30 тролејбуса и 64 аутобуса. Укупан број места у возилима износио је 10.689, а превезено је преко 156 милиона путника. Оваква ситуација условила је велико оптерећење возила, односно велики број путника по возилу, што се одразило на релативно низак стандард превоза. Тако, на пример, просечно је на један трамвај дневно долазило 2.524 путника, на тролејбус 4.150, а на аутобус 1.333 путника.
Тадашњи прорачуни и анализе показале су да је за нормално оптерећење потребно повећати број возила у саобраћају за 2 до 2,5 пута.
Међутим, ни Извршни народни одбор града ни Градско саобраћајно предузеће нису располагали довољним средствима за набавку већег броја возила, како би се оваква ситуација ублажила.
Није било већих промена у дужини и броју линија, као и броја возила у трамвајском и тролејбуском саобраћају. Само је мрежа аутобуског саобраћаја проширена за 2 нове линије и то приградском линијом бр. 38 (Трг Димитрија Туцовића—Падинска скела) у дужини од 36 km, и градском линијом бр. 39 (Топчидерска звезда—Дунав станица(у дужини од 8,4 km. Продужењем линије бр. 38 до Падинске скеле повезан је са ширим центром веома важан приградски рејон на левој обали Дунава, на коме се налазио највећи снабдевач града прехрамбеним производима ПК ,,Београд".

Број возила по инвентару — 348
Број превезених путника — 156,847.495

1955

Застарелост возног парка

С каквим се тешкоћама борио колектив Градског саобраћајног предузећа 11 година после ослобођења најбоље показују подаци о бројном стању возила и њиховој старости. Од 109 трамвајских моторних кола 8 су били трамваји марке АЕГ набављени 1923. године, 12 трамваја ББЦ—I набављени 1928—1930, године, 8 ББЦ—II набављених 1937. године, 15 ,,Шкода—I" набављених 1928. године, 3. ,,Шкода—II" набављени 1937. године, 14 ,,Бреда" набављени 1948. године, 5 РСС набављених 1953. године, 28 ,,Сименс" набављени 1923. године, 14 ,,Колбен" набављени 1928. године, 1 ,,ДТО" набављен 1938. године и 1 ,,ГСП" набављен 1952. године.
И код тролејбуског саобраћаја, који је најкасније успостављен, осећала се потреба за набавком нових возила, јер је век трајања већ био искоришћен са 70%. С обзиром да су тролејбуси саобраћали на главним правцима, ова возила и ако веома осетљива, била су оптерећена за 50% више од нормалног. Сасвим је разумљиво да је прекомерно оптерећење негативно утицало на век трајања возила. У току године на инвентару је било 31 тролејбус марке ,,Фиат" набављених 1947. године и 11 возила ,,Ансалдо" набављених 1951. године.
Аутобуски возни парк располагао је са 67 возила марке ,,Рено" набављених 1949. године, 1 ,,Реноом" набављеним 1950. године, 10 ,,Миаса" набављених 1949. године, 30 ,,АЕЦ—I" набављених 1953. године и 35 ,,АЕЦ—2" набављених 1954. године. Просечан век трајања аутобуса износио је 4 године. Међутим, био је знатно већи, с обзиром да није урачунато време експлоатације ових возила пре доласка у Градско саобраћајно предузеће.
Оваква старосна структура возног парка проузроковала је веома низак коефицијент коришћења возила у саобраћају. У току године коефицијент код трамваја износио је само 56,9%, тролејбуса 76,2%, а аутобуса 52%, мада би под нормалним условима коефицијент коришћења требало да износи 80%.
Разумљиво је да се због свега овога у току године није могло приступити отварању нових трамвајских, аутобуских и тролејбуских линија.

Број возила по инвентару — 348
Број превезених путника — 265.812.692





Пуштањем у саобраћај новог моста преко Саве у Бранковој улици 1956. године, омогућено је повезивање Земуна с Београдом тролејбуском линијом

Захваљујући значајном повећању возног парка, 1958. године достигнута је цифра од 200 милиона превезених путника

Највећа послератна набавка трамваја из иностранства обављена је 1960. године. Тада је возни парк ГСП повећан за 18 моторних кола марке „ПЦЦ“ и 5 марке „Бреда“

1956

Набављено је 61 ново возило

Возни парк Градског саобраћајног предузећа увећан је за 61 ново возило: 30 тролејбуса домаће производње „Гоша", 30 аутобуса „Алфа Ромео" и 1 трамвајем домаће производње „Гоша".
Овакво повећање возног парка омогућило је отварање нове тролејбуске линије Београд—Земун и нове аутобуске линије Чукарица—Жарково. Продужена је линија бр. 33 до Топличиног венца, линија 34а до Трошарине, линија 34б до Бикаре и линија 27 до Роспи ћуприје.
Пуштањем у саобраћај новог моста преко Саве омогућено је повезивање Земуна с Београдом тролејбуском линијом. Ова линија имала је изванредан значај за становнике Земуна и реона који ка њему гравитирају, што показују следећи подаци: у току 1957. године са 12 тролејбуса, колико је просечно саобраћало на линији бр. 14, превезено је 11,6 милиона путника.
Основне карактеристике јавног градског саобраћаја у Београду у овом периоду јесу: трамвајски саобраћај није у потпуности задовољавао потребе путника. Највећи број корисника трамваја били су присиљени да преседају, пошто трамвајске линије нису водиле у центар. Тролејбуски саобраћај, чије су се линије дијаметрално простирале од центра, ублажавао је недостатак трамвајске мреже у централним деловима града. Међутим, велики број путника на заједничкој деоници тролејбуских линија превише је оптерећивао возила, нарочито у најфреквентијим часовима. Већ тада се осећала потреба за увођењем нових тангентних линија. Аутобуски саобраћај надопуњавао је трамвајски и тролејбуски, нарочито на потезима где би увођење тролејбуса и трамваја захтевало велике инвестиције. Међутим, аутобуски саобраћај није у потпуности задовољавао потребе већег броја приградских насеља. Постојећи типови аутобуса нису одговарали специфичним београдским потребама ни у погледу техничких квалитета, ни по комерцијалним својствима.
У овој години саобраћај се обављао на 33 линије: 8 трамвајских, 4 тролејбуске и 19 аутобуских. Укупна дужина линија у експлоатацији износила је 222,9 km.

Број возила по инвентару — 400
Број превезених путника — 166,785.881

1957

Побољшан превоз путника

Набавком још 51 новог аутобуса (20 марке „Алфа Ромео" и 31 марке „ФАП") и 10 тролејбуса „Гоша", знатно је побољшан превоз путника. Мада је трамвајима, тролејбусима и аутобусима превезено 182,4 милиона путника, број путника по једном возилу је смањен. Док је, на пример, 1954. године једно возило просечно дневно превозило 2,669 путника, у овој години број се смањио на 2.140. Повећање аутобуског возног парка позитивно се одразило на проширење мреже приградских линија и појачање постојеће мреже у граду. Отварањем линија бр. 22 (Београд—Болеч), бр. 41 (Раковица—Кијево), бр. 43 (Бежанија—Сурчин) и продужењем линије бр. 37 до Нове Пазове, проблем приградског саобраћаја био је умногоме решен. Новоотворена линија бр. 22, најдужа до тада отворена линија, омогућила је становницима Болеча и околних села директну везу са ширим центром града.
Саобраћала су просечно 233 возила.
Комерцијална дужина линије износила је 243,5 km. Просечне комерцијалне брзине износиле су: на трамвајским линијама 13,4 km/час, на тролејбуским 16,6 km/час, аутобуским градским 16,1 km/час, а на приградским 23,5 km/час.

Број возила по инвентару — 383
Број превезених путника — 182,452.175

1958

Превезено 206 милиона путника

Испорука већег броја возила, започета 1956. године, настављена је и у овој години. Набављен је још 21 тролејбус „Гоша", 39 аутобуса (10 возила „Алфа Ромео" и 20 возила ФАП) и 10 аутобуских приколица, па је возни парк Градског саобраћајног предузећа, после отписивања и замене дотрајалих возила, располагао са 422 возила, од којих су 254 била у раду. Постојећи возни парк коришћен је са 60% што заиста није било довољно, али је представљало ипак повећање у односу на раније године када је износио 53%.
Захваљујући повећању возног парка, први пут у историји Градског саобраћајног предузећа достигнута је цифра од 200 милиона превезених путника. Истина, велико повећање од 182 милиона у 1957. години на 206 милиона путника у 1958. години, негативно се одразило на стандард превоза, јер је број путника по возилу дневно повећан од 2.140 у 1957. на 2.219 у 1958. години.
Побољшан је саобраћај у Земуну отварањем нове тролејбуске линије бр. 15 (Београд—Нови град) у дужини од 9 km. Уведене су и две нове аутобуске линије: бр. 21 (Бањица—Кумодраж) и бр. 42 (Београд—Умка), а линија бр. 22 (Београд—Болеч), отворена претходне године, продужена је до Гроцке, чиме је овај приградски реон око Дунава био покривен саобраћајном мрежом.
Поред 33 редовне линије отворено је и 6 локалних линија у дужини од 29,6 km. Локалне линије омогућиле су побољшање саобраћаја на најфреквентнијим деловима редовних линија и побољшале стандард превоза на крањим релацијама. Локални сабраћај обављан је на трамвајској линији бр. 3 (Трг Димитрија Туцовића—Топчидер), на тролејбуским линијама бр. 11 и 12 (Калемегдан—Црвени крст и Калемегдан—Аутокоманда) и на аутобуским линијама 27б, 27ц и 36б (Трг Републике—Роспи ћуприја, Трг Републике—Северни булевар и Београд—Нови Београд).
У експолоатацији је било 8 трамвајских, 5 тролејбуских и 20 аутобуских линија у укупној дужини 310,7 km (55,7 km. трамвајских, 36,5 km. тролејбуских и 218,5 km. аутобуских линија).

Број возила по инвентару — 422
Број превезених путника — 206.175.194

1959

Побољшана организација рада у предузећу

У циљу бољег пословања и повећања продуктивности рада, извршене су у предузећу организационе измене. Једна од најзначајнијих била је у издвајању одржавања возног парка из састава ремонта и прикључење сектору за експлоатацију саобраћаја. Распоред возила по гаражама извршен је према типовима ради бољег и лакшег одржавања. На овај начин побољшано је праћење понашања возила и остварена боља контрола рада возила и особља.
Градско саобраћајно предузеће 15 година после ослобођења прерасло је у једно од највећих предузећа ове врсте у земљи. Сада је предузеће имало 3.788 запослених, од тога 3.297 радника и 491 службеника.
Квалификациона структура запослених била је: 1937 висококвалификованих, 1284 квалификованих, 493 полуквалификованих и 123 неквалификованих радника, као и 258 висококвалификованих, 165 квалификованих и 68 помоћних и нижих службеника (по тадашњој систематизацији). У сектору саобраћаја радило је 47,8 запослених, у радионицама 39,2% и у



Склапање уговора о набавци 160 аутобуса марке „Лејланд" 1961. године, представљало је крупан догађај у развоју јавног градског саобраћаја.
На слици истовар „Лејланда" у ријечкој луци

администрацији 13%.
Један од проблема с којима се предузеће борило низ година, нарочито у овом периоду, свакако је велика флуктуација радне снаге. Редовна је појава да се скоро четвртина радника измени у току године. Разлози су били, пре свега, у ниским личним дохоцима и прилично тешким условима рада. Просечан лични доходак износио је 18.809 динара, што је било знатно ниже од оствареног просека у сличним делатностима у граду, посматрано у целини.

Број возила по инвентару — 436
Број превезених путника — 230,393.851

1960

Највећа послератна набавка трамваја

Година 1960. значајна је за развој градског јавног саобраћаја, јер почиње највеће обнављање возног парка у послератном периоду. Наиме, од 1960., па за наредних 5 година возни парк повећао се више него за претходних 15 година. Већ у току године набављено је 18 моторних трамваја типа ПЦЦ и 5 типа ,,Бреда". Набавка нових возила ПЦЦ и ,,Бреда" омогућила је замену већег броја старих трамвајских моторних кола. Из саобраћаја је искључено више старих трамваја марке ,,Сименс" и неколико приколица. Трамвај марке ПЦЦ (првих 5 кола ове марке уведено је у саобраћај још 1953. године) показао се као одлично превозно средство у београдским условима и путници су га веома добро прихватили.
Ова година значајна је и по томе што аутобуски саобраћај, који је дуги низ година представљао допуну трамвајског и тролејбуског саобраћаја, преузима примат у броју превезених путника. Од 264 милиона путника, аутобусом је превезено 98,5 милиона, трамвајима 87,1 и тролејбусима 78,3 милиона путника.
Обнављање возног парка одразило се и на продужење и повећање броја линија. После дужег периода стагнације, број линија повећан је од 34 на 38.
Коефицијент техничке исправности и проценат искоришћавања возила значајно се повећао. На пример, техничка исправност возила повећала се од 67,8% у 1959. години на 74,5 процената, што је утицало да се и проценат искоришћавања возила повећа на 67,4 у односу на инвентарско стање.
Саобраћај је одржаван на 7 трамвајских линија (52,6 km), 6 тролејбуских (40,2 km), 14 аутобуских — градских (78,6 km) и 11 аутобуских — приградских (177,5 km.

Број возила по инвентару — 467
Број превезених путника — 264.028.658

1961

Аутобуси ,,Лејланд" у јавном саобраћају

Склапање уговора о набавци 160 аутобуса марке ,,Лејланд" из Енглеске представља крупан догађај у развоју градског саобраћаја у Београду. Овим уговором, с једне стране, обезбеђена је највећа набавка возила у дотадашњој историји београдског јавног саобраћаја, а с друге, у саобраћај је пуштено возило које је својим техничким и експлоатационим карактеристикама у потпуности одговарало београдским условима. Набавком ових возила аутобуски саобраћај је дефинитивно постао најзначајнија грана јавног градског саобраћаја како у броју линија, тако и броју превезених путника.
У току године испоручена је прва партија ових возила — укупно 36. Са 11 моторних трамваја марке ПЦЦ и ,,Бреда", који су такође набављени ове године, Градско саобраћајно предузеће располагало је са 496 возила. Повећањем броја возила, број места у возилима повећао се од 37.636 у 1960. на 41.115.
И техничка исправност возног парка повећала се од 74,52% у 1960. на 77,55%.
Међутим, искрсле су извесне тешкоће, као последица нагомиланих проблема у току ранијих година. Улажући највећи део средстава за набавку нових возила, Градско саобраћајно предузеће морало је инвестициона улагања за друге потребе свести на минимум. Искрсли су озбиљни проблеми у погледу недостатка гаражног простора, недовољног броја исправљачких станица, итд. Недостатак исправљачких станица и дотрајалост каблова отежали су пуштање у рад већег броја возила са електричном вучом. С друге стране, неповољна финансијска ситуација захтевала је измену постојеће тарифе превоза. Неекономске цене, уведене још 1957. године, довеле су предузеће у ситуацију да је убраним приходима једва покривало трошкове просте репродукције. Да би се обезбедило нормално пословање у јавном градском саобраћају и да би се створиле повољније могућности за инвестирање у проширену репродукцију, приступило се ревизији тарифе и повећању цена превоза у возилима Градског саобраћајног предузећа.
Нове цене превоза омогућиле су да се приход предузећа повећа на 5,5 милијарди динара или за 32,9% више него у 1960. години. Највећи приход обезбедио је аутобуски саобраћај (2,4 милијарде), а трамвајски и тролејбуски (по 1,5 милијарди динара).
У овој години није било значајнијих промена у броју линија и њихове дужине, осим што је линија бр. 42 (Београд — Умка) у дужини од 19,5 km уступљена Аутотранспортном предузећу ,,Ласта" из Београда.

Број возила по инвентару — 481
Број превезених путника — 273,519.677

1962

Формирана такси служба

Са 124 ,,Лејланда" који су стигли у току године, завршена је испорука 160 аутобуса ове марке, набављених на основу уговора склопљеног претходне године. Захваљујући овој набавци возни парк предузећа знатно се повећао. С повећањем броја возила повећао се број места у возилима од 41.115 у 1961. години на 52.225 места у 1962. години.
Набавком нових ,,Лејланда" Градско саобраћајно предузеће било је у могућности да отвори 15 нових линија. Број линија у градском јавном саобраћају повећао се од 37 у 1961. години на 52 у 1962. години, што представља и највеће повећање линија у овом периоду. Отворене су три веома важне линије: линија бр. 20 (Студентски трг — Мајдан), бр. 24 (Дорћол — Неимар) и бр. 45 (Земун — Нови град). Ове линије су знатно растеретиле тролејбуски саобраћај на линијама бр. 11 и 13, а уједно омогућиле побољшање саобраћајне везе с веома значајним градским реонима на Неимару и Мајдану.
Отворена је и нова линија бр. 44а (Студентски град — Сурчин), а на линији бр. 34 траса је продужена од Главне железничке станице до Дунав станице. Да би се побољшао саобраћај са стамбеним реонима у Новом Београду у којима се, нарочито у овом периоду знатно повећао број становника, отворена је нова аутобуска линија бр. 16а (Зелени венац — Нови Београд).
У циљу побољшања приградског саобраћаја отворено је неколико нових линија, а неке постојеће продужене. Тако је линија бр. 22 добила нови крак 22г, који повезује Београд с Врчином, а линија 22 од Звездаре (пијаце) до Вуковог Споменика. Продужена је и траса линије бр. 38 од Дунав станице до Ботаничке баште. Отворена је нова линија бр. 27г (Трг Републике — Ћалије) и нови крак линије бр. 30 од подножја Авале до села Зуце.
Ради реконструкције улице Кнеза Милоша и регулације саобраћаја у овом делу града, трамвајске линије бр. 3 и 4 добиле су нову

трасу у Савској улици. Изменом трасе и продужењем ове линије за 1,4 km. створена је боља веза Раковице и Чукарице с Главном железничком станицом.
И аутобуске линије 31 и 31а измениле су трасу. Линија бр. 31 добила је нову трасу — Улица 1. маја, Чукарица, Беле воде — Железник, а линија бр. 31а Чукарица—Макиш—Сремчица. Отварањем нових и продужењем постојећих, дужина линија јавног градског саобраћаја крајем године износила је 507,6 km.
Повећање возног парка за 160 „Лејланда" најпозитивније се одразило у стандарду превоза. Број путника по возилу дневно опао је од 2.253 у 1961. на 1.964 у 1962. години.
Сумирајући укупне резултате и ефекте постигнуте набавком нових возила, може се констатовати да се целокупни јавни градски саобраћај у Београду нормализовао, а да се готово на свим линијама појачао за 30%.
Половином године, у оквиру предузећа формиран је погон за обављање такси службе. После ликвидације самосталног такси предузећа, услуге такси превоза у Београду углавном су вршили приватни таксисти. Због тога је Градски народни одбор одлучио да се такси служба организује као допунска делатност Градског саобраћајног предузећа. На почетку рада овај погон имао је 33 стара путничка возила преузета од бившег предузећа и 30 нових возила који су набављени уз помоћ Народног одбора Града Београда.

Број возила по инвентару — 560
Број превезених путника — 270,679.824

1963

Превезено преко 300 милиона путника

Ове године забележен је значајан рекорд: возилима Градског саобраћајног предузећа превезено је више од 300 милиона путника. То је први пут у историји предузећа да је број путника прешао цифру од 300 милиона. У односу на 1962. , број превезених путника повећан је за 11,3%. Највеће повећање забележено је у аутобуском саобраћају (14,5%). Значајан је податак да је аутобусима у току 1962. године превезено 43,1% више путника него у 1961. години.
Тенденција опадања путника по броју возила настављена је и у 1963. години. Тако, на пример, у току 1963. године једно возило дневно превезло је 1.988 путника, или 12% мање него 1961. године.
Од саобраћајне делатности остварен је приход од 7,6 милијарди динара, или 17,3% више него претходне године.
У овој пословној години Градско саобраћајно предузеће највећи део средстава одвојило је за набавку возила за свој нови Такси погон. За потребе Такси службе набављено је 77 „Фиата-1300", 10 „Фиата-750" и 20 такси возила „Комби". Осим тога, за потребе јавног саобраћаја набављено је 10 аутобуса „ФАП" и 2 тролејбуса „ФАГЕС".
Дошло је до значајне преоријентације у инвестиционој политици. Од 1,1 милијарде динара колико је утрошено за инвестиције, 64% је дато за возила, 12% за грађевинске објекте, 13,8% за дизалице и апарате за варење, 5,7% за контактну мрежу и каблове, 3,5% за трамвајске пруге и скретнице, итд.
Повећана је тарифа превоза за 5 динара у градском и 10 динара у приградском саобраћају.
Увођењем нове тарифе почело се постепено прелазити на пословање по економским ценама. Повећање цена превоза омогућило је да се побољша и среди финансијско пословање предузећа, да се покрију трошкови просте, а делимично и проширене репродукције.

Број возила по инвентару — 586
Број превезених путника — 304,489.661

1964

Даљи напори на побољшању превоза путника

У току године није било већих промена на линијама јавног градског саобраћаја. Наиме, није отворена ни једна нова линија. Само су три линије незнатно продужене (бр. 28, 35 и 43). Ни возни парк није битно повећаван. Мада су набављена 54 нова возила (41 аутобус марке „ФАП", 10 тролејбуса „ПЈС", 2 моторна трамваја „ЂЂ" и 1 приколица), возни парк се у ствари повећао само за 10 возила, с обзиром да су 44 возила исте године услед старости расходована. Међутим, и са постојећим возним парком превоз је знатно побољшан у односу на претходне године. На свим градским и приградским линијама превезено је 297 милиона путника. Укупан број путника је опао за 1,4% у односу на 1963. годину, али је истовремено и смањен број путника по једном возилу дневно, од 1988 у 1963. на 1909 у 1964. години.

Број возила по инвентару — 563
Број превезених путника — 297.091.529

1965

Набављено 47 нових тролејбуса

Набављена су 84 нова возила. Међу њима највећи број тролејбуса — 47, аутобуса — 21, трамвајских приколица — 9 и моторних трамваја — 7. У исто време расходована су 44 возила. С повећањем броја возила повећан је број места у возилима од 50.269 у 1964. на 53.893.
Број линија се није повећавао, осим што су код линија 40 и 43 трасе незнатно продужене.
С расположивим бројем возила остварено је 39,9 милиона километара или 1,5 више него претходне године. Превезено је 302,2 милиона путника или 1,7% више него претходне године. Највећи пораст превезених путника забележен је код тролејбуса (17%), с обзиром да је у току ове године дошло до највећег повећања тролејбуског парка.
Дошло је до даљег смањења броја путника по једном возилу. Дневно је једним возилом Градског саобраћајног предузећа превожено 1.864 путника, или 45 путника мање него у 1964. години.
У даљем настојању да се поправи стандард радника запослених у градском јавном саобраћају, остварена су значајна повећања личних доходака. Лични дохоци повећани су за 47,4% у односу на 1964. годину. На овај начин лични дохоци радника у Градском саобраћајном предузећу, који су дужи низ година били веома ниски, приближили су се просечном нивоу личних доходака у граду.
Половином године и цене превоза повећане су за 33,6%, па је укупни приход повећан на 14,4 милијарди динара.

Број возила по инвентару — 617
Број превезених путника — 302,289.380

1966

500 километара редовних линија

У пролеће 1966. године отворена је линија 31в (Генерал Жданова — Жарково) у дужини од 8,3 km, а августа месеца аутобуска линија 25 (Карабурма — Насеље Браће Јерковић) дужине 9,7 km.
Пробна линија 38а (Ботаничка башта — Борча) дужине 10,4 km постала је редовна, док је линија 29г (Вуков споменик — Лештане) у дужини од 14,5 km постала уговорна.
Крајем године укупна дужина саобраћајне мреже на 53 линије износила је 499,9 km. Када

се томе додају и 4 уговорне линије и 13 локалних линија, дужина мреже износила је 688,1 km.
Од 631 возила колико је било по инвентару радило је 443. Регистровано је 35.134 искључења возила са 32.945 изгубљених часова. Тај губитак био је на нивоу прошлогодишњег, али ипак мањи у поређењу с губитком који је остварен 1964. године. *Томе је* у приличној мери допринела новоформирана служба техничке интервенције.
Почетком године Градско саобраћајно предузеће располагало је са 617 возила, а крајем децембра са 647. У току године расходовано је 9 старих возила, а набављено 39 (30 аутобуса, 2 тролејбуса и 7 трамваја). Као и ранијих година, аутобуси су превезли више путника него прошле године, а трамваји мање.
Међутим, укупан број путника је стагнирао, чак и опао. Разлог је стално повећање броја возила радних организација које саме превозе своје раднике, све већи број приватних аутомобила, увођење петодневне радне недеље, као и недовољан капацитет возила Градског саобраћајног предузећа у време вршних оптерећења.

Број возила по инвентару — 628
Број превезених путника — 306,526.542

1967

Најакутније питање — повећање возног парка

У раду су 452 возила — 9 више него претходне. По једном возилу превезено је 1.809 путника. Број превезених путника повећао се на 308.612.100. У експлоатацији је било 55 сталних и 11 уговорних линија.
И даље је једно од најакутнијих питања повећање возног парка. Међутим, приход који се стицао још увек није довољан за одговарајуће инвестиције. Због тога је повећана стопа амортизације, али није довољна за бржу замену дотрајалог возног парка. Осим тога, трошкови одржавања били су знатно већи због настојања да се возила што дуже користе. Уз то и возила су веома често искључивана из саобраћаја.

Број возила по инвентару — 613
Број превезених путника — 308,612.100

1968

Још 120 нових аутобуса

Напори органа управљања и целог радног колектива у бржем решавању проблема финансирања и кредитирања набавке нових возила уродили су плодом. Извршена је набавка 120 аутобуса: 85 ФАП-а, 34 ТАМ-а и 1 ЈУГОЛЕЈЛАНД, али су расходована 43 аутобуса. За такси погон набављено је 59 возила а расходовано 76.
Ово је омогућило отварање више нових линија, тј. 4 градске аутобуске линије — 14в (Зелени венац — Галеника насеље), 36а (Зелени венац — Топлана), 46 (Земун — Дубровачка — Главна железничка станица) и 47 (Бирчанинова — Канарево брдо) и једне приградске — 101 (Роспи ћуприја — Вишњица). Поред тога, 9 уговорних линија постале су сталне.
Крајем године у експлоатацији је било 70 линија укупне дужине 698 km.
Још увек знатне тешкоће причињавала је велика флуктуација квалификованих радника, нарочито возача. Основни разлог за ово били су повољнији услови запошљавања, нарочито у туризму, грађевинарству и другим делатностима. Један од разлога био је и одлазак на рад у иностранство. Радници, који су у то време напуштали Градско саобраћајно предузеће, најчешће су наводили да одлазе из предузећа због нерешеног стамбеног питања, ниских личних доходака, напорног посла и неодговарајућег радног места.

Број возила по инвентару — 709
Број превезених путника — 314,322.994

1969

Аутобуси уместо тролејбуса

Настављено је с реализацијом усвојене политике брже замене тролејбуса аутобусима. У току године тролејбуси на линијама бр. 13 и 16 замењени су аутобусима. Отворене су две нове аутобуске линије 309 (Вуков споменик — Калуђерица) дужине 10,7 km. и 531 (Баново брдо — Рушањ) од 7,3 km. Успешан тренд повећаних инвестиционих улагања из претходне године настављен је и у 1969. години.
Набављена су још 93 аутобуса (30 ФАП-а, 61 ТАМ и 2 МАН-а).
Захваљујући свему овоме, и поред сталног ширења територије Београда и пораста броја становника, колектив Градског саобраћајног предузећа успевао је да све више задовољава нарасле потребе градског становништва.
Укупан број возила с којима се располагало достигао је број од 735.
Повећање возног парка односило се и на повећање броја запослених, па је колектив Градског саобраћајног предузећа увећан за 935 радника разних занимања. Највише је било возача „Д" и Ц" категорије и кондуктера.
Организована су 63 курса, семинара и саветовања у Школском центру ГСП-а и ван њега. Похађало их је 1.143 радника. На школовању је било 140 радника и 297 ученика.

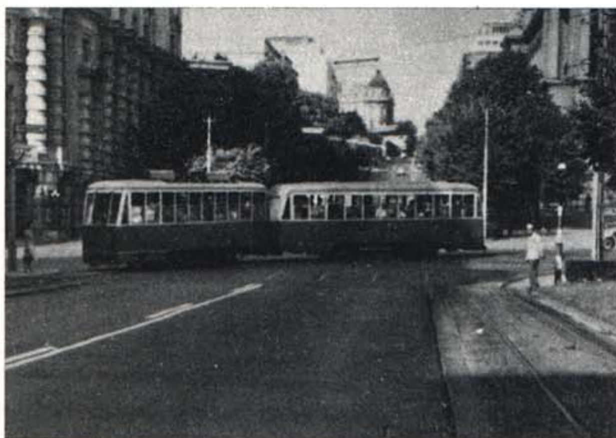
Број возила по инвентару — 735
Број превезених путника — 315.147.604

1970

Велика предност аутобуса

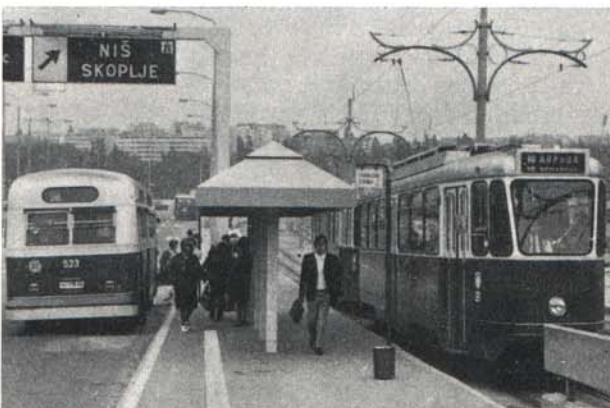
Дошло је до крупних промена у возном парку. Набављена су 144 нова возила, док је 76 расходовано. Купљено је 139 аутобуса и 5 трамваја (1 моторна кола и 4 приколице). Нова возила омогућила су редовније обављање возних редова. По једном возилу превезено је 1.744 путника, тј. 11 путника мање него претходне године. Изменом старих дотрајалих возила побољшана је и техничка исправност возног парка.
Отворена је нова аутобуска линија 17 (Шумице — Земун — Горњи град). Линије 23 и 16 спојене су у аутобуску линију 16 (Карабурма — Нови Београд) дужу за 1,1 km. од две претходне.
Продужене су аутобуске линије 27в (Трг Републике — Вишњица) за 2,7 km, 27г (Трг Републике — Миријево), за 1,2 km., 611 (Земун — Добановци) за 5,9 km., 306 (Вуков споменик — Лештане) за 0,3 км. и 12а (Зелени венац — Нови Београд — Сервис) за 1,25 km.
Крајем године саобраћајна мрежа износила је 769,2 km.
Значајно је повећан аутобуски саобраћај у укупном саобраћају, тако да се његово учешће повећало на 68,21%.

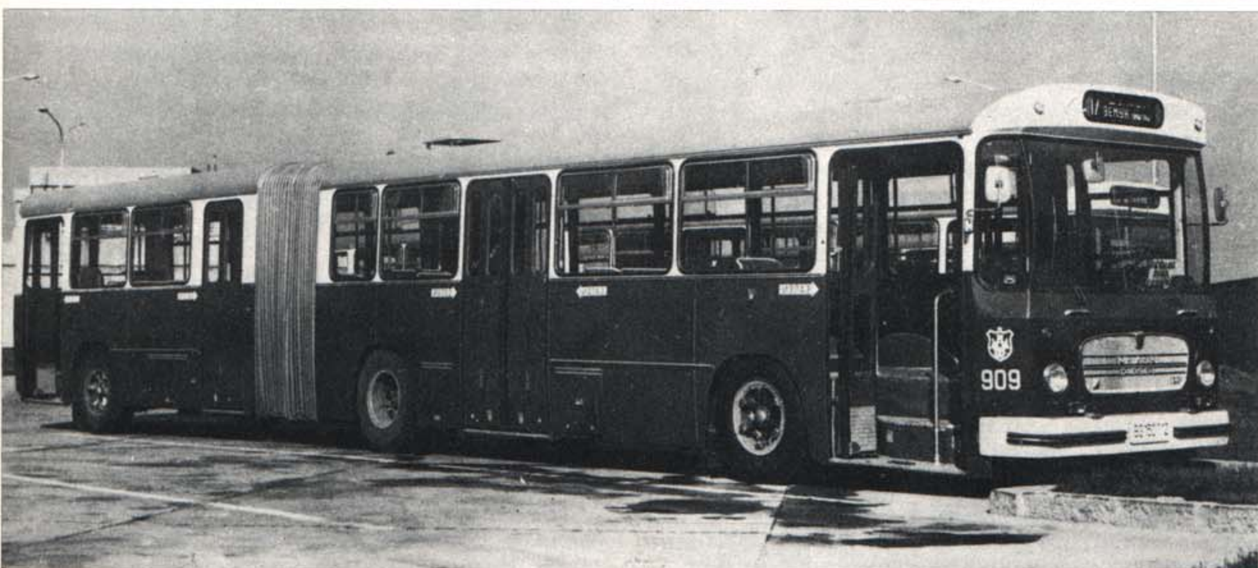
Број возила по инвентару — 806
Број превезених путника — 326,678.683











Пре реконструкције улице Кнеза Милоша, трамвај на линији број 3 скретао је у ову саобраћајницу из Немањине улице, што је знатно отежавало саобраћај у овом делу града. После реконструкције трамвајски саобраћај је пребачен у Савску улицу.
На слици трамвај на линији број 3 и радови на реконструкцији пруге у Савској улици (горе лево и средина)

Године 1971. отворен је значајан објекат јавног градског саобраћаја — гаража са сервисним радионицама на Карабурми.
На слици тадашњи председник Скупштине града Бранко Пешић и тадашњи директор ГСП Ратко Петровић са сарадницима у обиласку новосаграђеног објекта (горе десно)

Шездесетих година јавни градски саобраћај обављао се на више од 500 километара (средина лево)

До пре десет година један од најтежих саобраћајних проблема Београда, нарочито за јавни саобраћај, била је раскрсница на Мостару.
На слици возила ГСП пре регулације ове раскрснице (средина горе)

Изградњом мостарске петље и петље код Аутокоманде знатно је побољшан јавни градски саобраћај због већег протока возила на овој значајној саобраћајној магистрали.
На слици модерно уређена аутобуска и трамвајска станица на петљи код Аутокоманде (средина доле)

У складу с програмом развоја, посебна пажња посвећена је набавци возила већег капацитета.
На слици зглобни аутобус марке „МАН“ у саобраћају (доле)

1971

Предност возилима већег капацитета

У складу са интенцијама Програма развоја од 1970. до 1972. године, повећањем броја возила побољшан је и квалитет превоза. Посебна пажња посвећена је набавци возила већег капацитета. Захваљујући новој одлуци о повећању цене превоза која је ступила на снагу 1. јануара 1971. године, остварен је укупан приход изнад очекивања.
Крајем године возни парк се састојао од 827 возила за градски и 205 возила за такси саобраћај. Набављено је 107 нових, а расходовано 86 дотрајалих возила.
Саобраћајна мрежа продужена је за 57,6 km.
За потребе Такси погона набављено је 101 возило а расходовано 78.
У саобраћају је 561 возило у просеку дневно. Радним даном 616, суботом 492, а недељом 384 возила.
У саобраћају је запослено 5.927 радника, а на стручним и општим пословима 720. Знатно је побољшана квалификациона структура запослених.

Број возила по инвентару — 827
Број превезених путника — 316,954.901

1972

Уставна трансформација ГСП-а

Уз знатно повећање укупног броја превезених путника — број путника по возилу је смањен, што је допринело квалитету превоза. Дневно је по возилу превожено 1.494 путника. У односу на претходну годину, број путника по једном возилу смањен је за 52.
Овај податак је још значајнији када се зна да је тај успех постигнут у периоду кад је укупан број путника достизао цифру од 326.543.052, или 3% више него претходне године.
Нове цене превоза ступиле су на снагу 1. јула 1972. године.
Обављене су обимне припреме за прелазак на нову организациону структуру предузећа и конституисање ООУР ,,као носиоца рада, стварања дохотка и његове расподеле".
Закључен је самоуправни споразум о удруживању 9 ООУР у радну организацију Градског саобраћајног предузећа. Одлучено је да нове организационе промене ступе на снагу 1. јануара 1973. године.
Саобраћајна мрежа повећана је за 22,9 km.
Отворена је аутобуска линија 31а (9,9 km.) Адмирала Гепрата — Церак. Тролејбуска линија бр. 15 (8,2 km.) постала је аутобуска. Укупно је 6 линија продужено.
Крајем године саобраћајна мрежа простирала се на дужини од 849 km. Било је 7 трамвајских (52 km), 2 тролејбуске (15,7 km.) и 71 аутобуска линија у дужини од 781 km.

Број возила по инвентару — 855
Број превезених путника — 326,543.052

1973

У корак с градом

Првог јануара 1973. године цене превоза повећане су за око 22%. Приход Градског саобраћајног предузећа је за 27% већи него претходних година. Поред нових цена на повећање прихода утицало је и изузетно залагање целог радног колектива. Смањена су боловање и изгубљени часови. Укратко, радило се боље и савесније.
Саобраћајна мрежа повећана је за 12,9 km.
Отворена је аутобуска линија Зелени венац — Бежаниска коса (болница). Тролејбуска линија 14 постала је аутобуска. Уложен је значајан труд у праћењу ширења града. Пет аутобуских линија продужено је за 11,5 km.
Због проширења насеља Котеж и повећаних потреба његових становника, аутобуси са линије 38а (Ботаничка башта — Котеж) почели су да саобраћају до насеља, тако да су линије 38 и 38а практично спојене у једну — 38.
У експлоатацији је било 80 линија укупне дужине 862,5 km. Остала је само једна тролејбуска линија дужине 6,6 km. Све остале линије покривао је трамвајски (52 km) и аутобуски (803 км.) саобраћај.
Смањен је број путника по једном возилу на 1494. Капацитети возног парка су по броју возила остали као и у претходној години. Међутим, повећан је број возила с већим капацитетом, односно бројем места. Побољшан је квалитет превоза путника. Саобраћај је био редовнији. Остварена је већа техничка исправност возила, а повећан је и степен коришћења средстава рада.
Поред залагања целог колектива, ово је и резултат нове организације рада и Уставне трансформације радне организације.

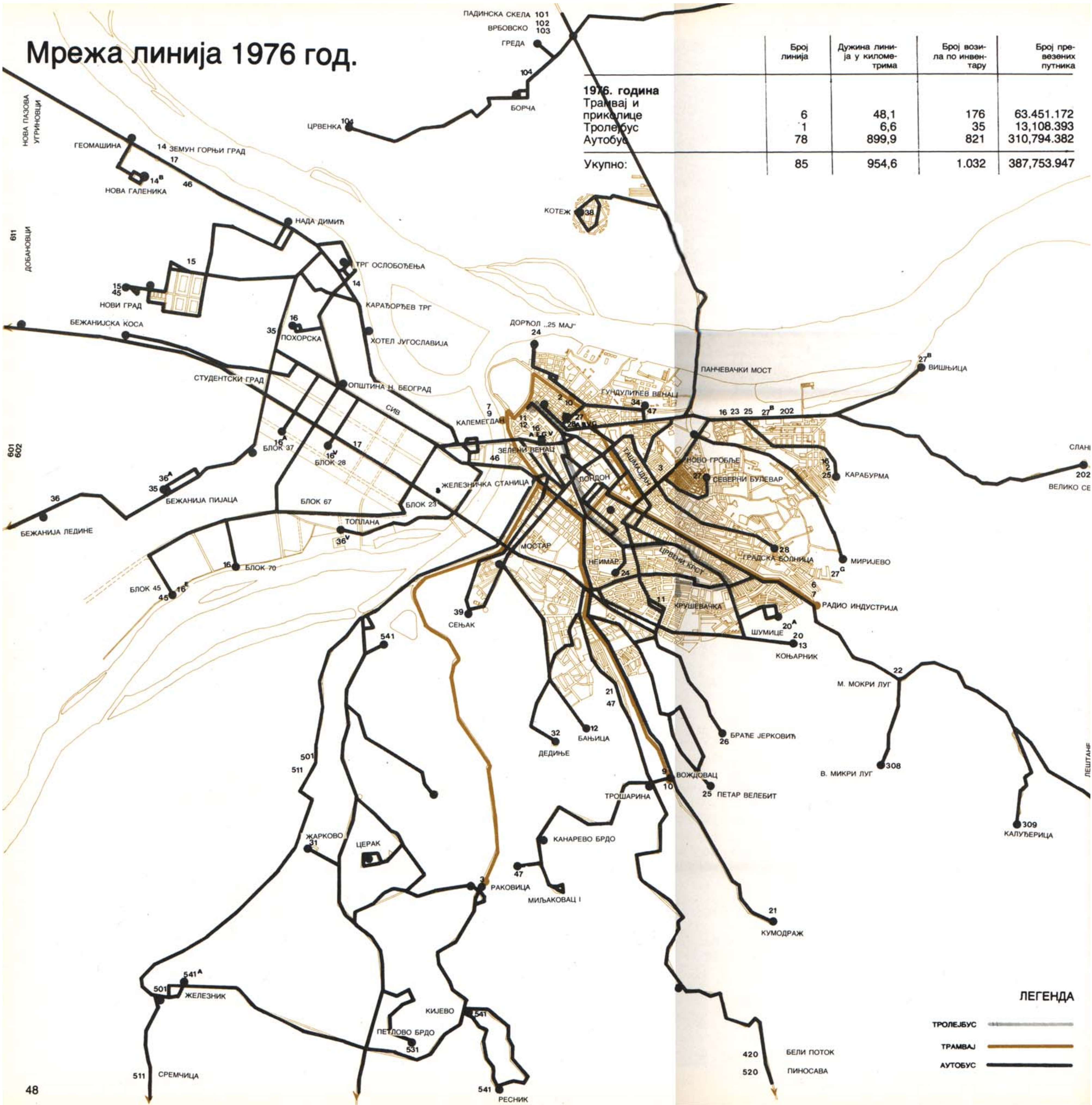
Број возила по инвентару — 846
Број превезених путника — 327,657.043





Године 1972. почела је уставна трансформација Градског саобраћајног предузећа формирањем девет основних организација удруженог рада. На слици изјашњавање чланова колектива о самоуправном споразуму о удруживању

*Новембра 1974. године пуштен је у рад други гаражно-сервисни објекат — ,,Космај" — на аутопуту Београд — Ниш.
На слици председник Скупштине града живорад Ковачевић с директором ГСП Милошем Миловановићем и секретаром секретаријата Конференције СК Милорадом Ђурићем у посети овом савременом и модерном објекту*



	Број линија	Дужина линија у километрима	Број возила по инвентару	Број превезених путника
1976. година				
Трамвај и приколице	6	48,1	176	63.451.172
Тролејбус	1	6,6	35	13,108.393
Аутобус	78	899,9	821	310,794.382
Укупно:	85	954,6	1.032	387,753.947

1974

Типизација возног парка

И поред све веће загушености саобраћајница, брзина кретања возила повећана је од 18,45 на 18,64 km/час. Мада је ово минимално повећање, у београдским саобраћајним условима могло се сматрати успехом. Међутим, за брже кретање возила, нарочито у ужем градском подручју, потребно је било предузети ефикасније мере на нивоу града.
Саобраћајна мрежа повећана је за 5,7 km. Отворена је аутобуска линија 16г (Зелени венац — Блок 23) дужине 3,5 km. Продужене су линије 15 (Зелени венац — Нови град) за 1,3 km. и 25 (Карабурма — Браће Јерковић) за 0,9 km. Крајем године у експолоатацији је била 81 линија, укупне дужине 868,2 km.
Возни парк је појачан за 40 нових возила. Значајно је напоменути да је учињен изузетан напор да се возни парк по ООУР типизира. Нагло је порастао број путника. Уместо 321 милион путника, колико је било предвиђено по Плану, превезено је преко 340 милиона.

Број возила по инвентару — 906
Број превезених путника — 341.640,268

1975

Увођење тарифног система

На почетку године уведене су нове линије: 16е (Зелени венац — Блок 45), 542 (Раковица — Петлово Брдо), 23 (Карабурма — Баново брдо) и 47а (Ташмајдан — Миљаковац II). Њихова укупна дужина износила је 36,5 km. Продужено је 11 линија за око 30 km.
Крајем године укупна дужина саобраћајне мреже износила је 917,6 km. Било је 6 трамвајских (48,1 km.), 1 тролејбуска (6,6 km.) и 76 аутобуских линија (862,9 km).
Возни парк је знатно повећан. Највеће повећање имала је ООУР ,,Космај" чији је број возила повећан од 144 на 217. ООУР ,,Земун" је возни парк повећала од 166 на 179 возила. И возни парк ООУР ,,Дорћол" знатно је обновљен. Набављено је 94 нових возила, а 100 старих расходовано.
До значајних измена у возном парку дошло је и у ООУР ,,Такси". Набављена су 102 нова возила, чиме су створени услови за рентабилније пословање.
Повећан је број технички исправних возила. У експлоатацији је 631 возило, што је за 34 возила или 6% више него у претходној години. Код свих основних организација удруженог рада возни парк је знатно подмлађен.
У месецу јуну повећане су цене превоза. Истовремено је прихваћен нови зонски тарифни систем. Увођењем претплатних карата превоз је постао мобилнији. Ова мера оцењена је као значајан корак у модернизацији саобраћаја у Београду. Стимулативно је деловала код већег коришћења средстава јавног превоза, а дестимулативно у коришћењу индивидуалног превоза, што је и била основна сврха.

Број возила по инвентару — 995
Број превезених путника — 352,340.534

1976

Увођење минибуса у саобраћај

У циљу рационалнијег коришћења превозних капацитета и пружања квалитетнијих услуга, у саобраћај су укључени минибуси. Стартовало се са 30 возила. Сада је предузеће располагало с преко 1.063 возила за јавни градски саобраћај. То је први пут у историји предузећа дугој осам и по деценија, да је возни парк премашио цифру од 1000 возила. Овом броју треба додати и 258 возила за такси превоз.
Увођењем жутих трака и бољим регулисањем саобраћаја повећана је комерцијална брзина возила.
Преласком на нов систем наплате, који омогућава неограничен број путовања, повећана је фреквенција улазака и излазака путника. Број превезених путника по возилу у раду дневно је био већи за 43 путника, али квалитет превоза није нарушен. Нови систем допринео је измени у структури прихода. Наиме, Друштвеним договором на нивоу града онемогућено је радним организацијама да својим радницима накнаду за превоз исплаћују у готовом новцу. Због тога је од априла месеца нагло повећан приход од претплатних, а смањен од лисних карата.
Градско саобраћајно предузеће сада је имало 85 линија укупне дужине 954 km: 6 трамвајских, (48,1 km.), 1 тролејбуска (6,6 km.) и 78 аутобуских (899,9 km.).
Отворене су две нове линије: 20а (Студентски град — Учитељско насеље) дужине 6,9 km. и 18 (Браћа Јерковић — Нови град) дужине 16 km.

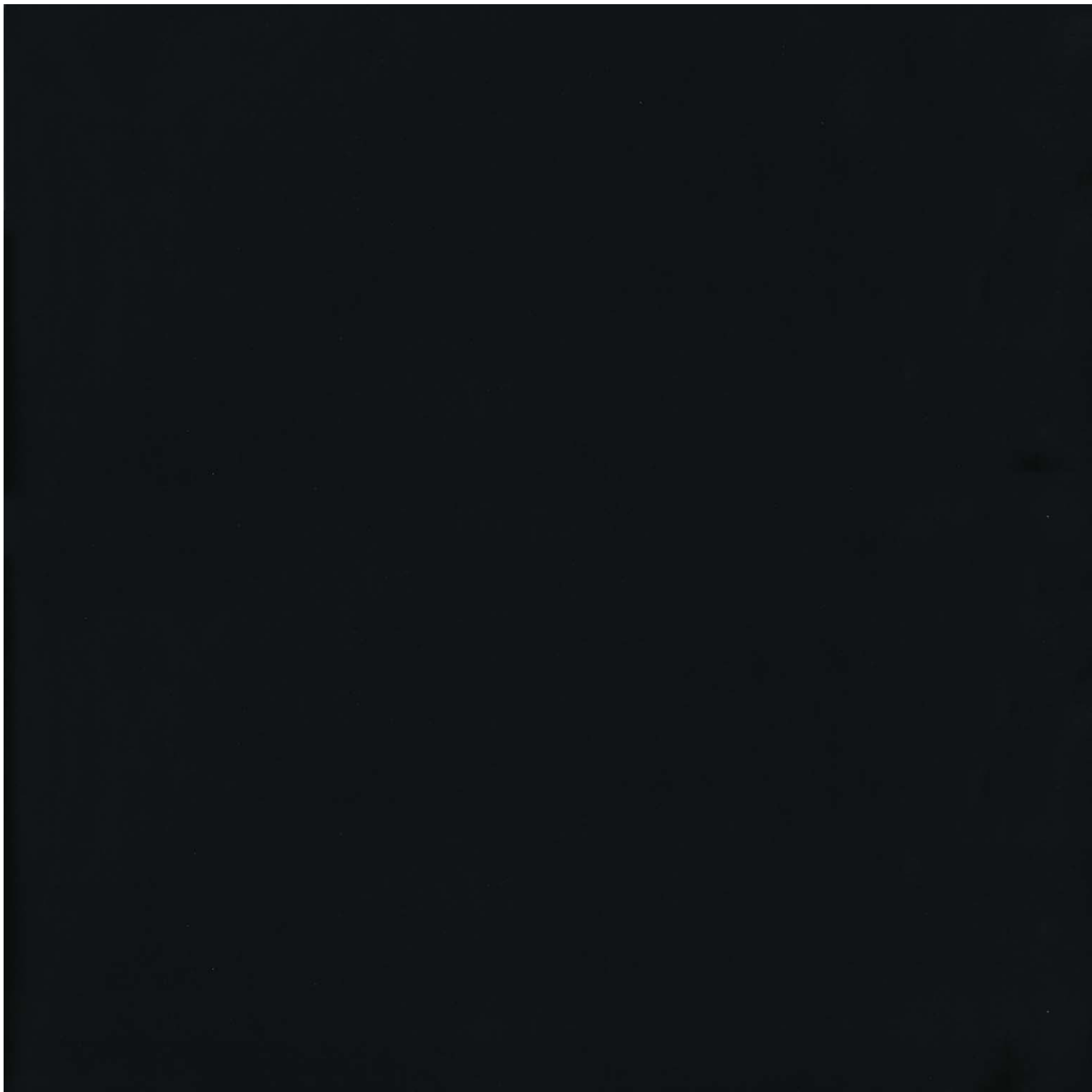
Број возила по инвентару — 1.063
Број превезених путника — 388,288.421





Јуна 1975. године уведен је нови зонски тарифни систем. Ова мера представљала је значајан корак у модернизацији јавног градског саобраћаја.
На слици аутомат за поништавање карата у возилу

У циљу рационалнијег коришћења превозних капацитета и пружања квалитетних услуга, у првој половини 1976. године у саобраћај је уведено 30 мини-буса марке ,,Мерцедес"



ГСП
данас









Београд, који се данас простире на више од 322 хиљаде хектара, у коме живи преко 1.300.000 становника, који има близу 1.800 улица у дужини од 836 километара и велики број нових стамбених насеља удаљених, понекад, и по 15 километара од центра града – – захтева од радника градског саобраћаја изузетне напоре, велики возни парк и добар распоред линија да би се задовољиле огромне саобраћајне потребе милионског града

Колектив са 7.800 радника

Први трамвај с коњском вучом прошао је улицама Београда 14. октобра 1892. године. Београд крајем прошлог столећа имао је само 61.000 становника. Данас у милионском Београду, после осам и по деценија, саобраћајна слика изгледа сасвим друкчије. Београд, главни град Србије и Југославије, није више узани појас ниских кућа око Калемегдана, с периферијом на Славији, Палилули, Мостару и Железничкој станици, као тих година последње деценије прошлог столећа. Београд – то је данас град у коме живи 1,345.000 становника и који се простире на 322.185 хектара (ужа територија града 35.956 хектара); то су велика удаљена насеља нека и 15 километара од центра града. Београд — то је више од 1.787 улица свих категорија, укупне дужине 836,5 километара. Улична мрежа састављена је из међусобно неповезаних делова, услед чега постоје деонице изузетно смањених капацитета. Прилично слаб фонд уличне мреже тренутно је оптерећен с више од 250.000 моторних возила и мрежом јавног градског саобраћаја, која се састоји од 7 трамвајских линија дужине 55,2 километра, једне тролејбуске линије дужине 6,6 километара и 81 аутобуске линије укупне дужине 951,7 километара, односно са укупно 89 линија у дужини од 1.013,5 километара.
Верни одраз развитка нашег главног града јесте и развитак јавног градског саобраћаја. Пре осам и по деценија у Београду је радило 17 трамваја с коњском вучом. Данас Градско саобраћајно предузеће располаже са 1.559 возила за јавни градски саобраћај, од чега:

— 121 трамвајска моторна кола
— 54 трамвајске приколице
— 35 тролејбуса
— 853 аутобуса
— 466 такси возила и
— 30 минибуса.

Велики напредак у развитку јавног градског саобраћаја у Београду најбоље илуструје и број превезених путника. Прве године, од 14. октобра 1892. године до краја 1893. године, превезено је око 2,5 милиона путника трамвајима с коњском вучом.
Четрдесетогодишњица јавног градског саобраћаја обележена је са 39 милиона превезених путника; шездесетогодишњица са укупно 106 милиона превезених путника, седамдесетпетогодишњица са 306 милиона путника, док се данас возилима Градског саобраћајног предузећа годишње превезе преко 400 милиона путника.
У свом досадашњем развоју јавни градски саобраћај у Београду ослањао се на три површинска вида превоза: трамвај, аутобус и тролејбус, коме је у последњих 25 година придодат и такси превоз. Њихово постојање несумњиво је одиграло значајну улогу у просторној организацији града. И данас они представљају значајне факторе у саобраћајним односима, с обзиром да у укупном билансу путничког превоза учествују са око 70 одсто у току дана и око 75 одсто у вршном оптерећењу.
Међутим, развој јавног градског саобраћаја није увек био усклађен с плановима изградње Београда. Од свог постанка, 1892. године, па практично до данас, јавни градски саобраћај често је последично пратио промене у урбанистичкој структури града.

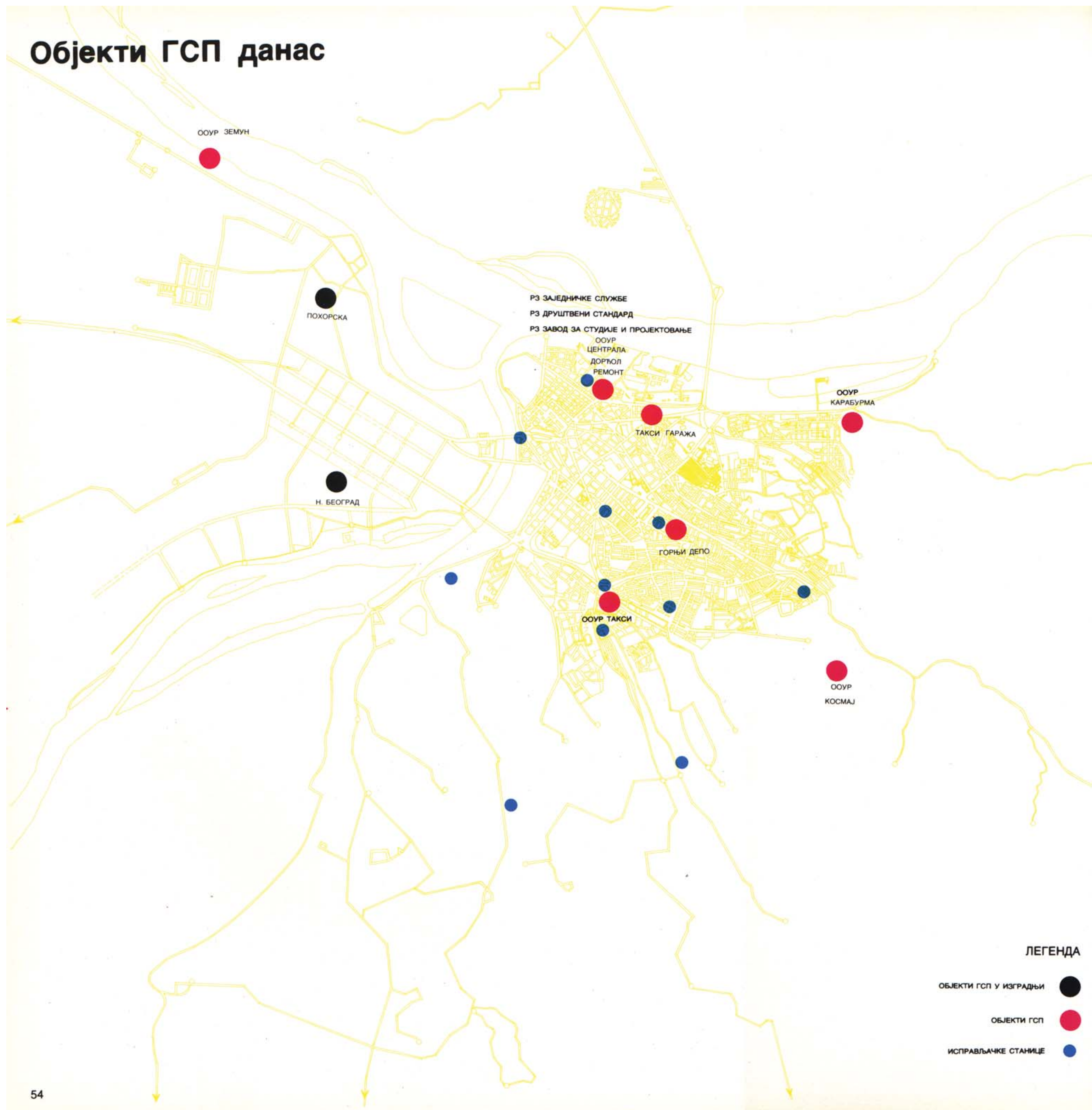
Трамвајски саобраћај

Трамвајски саобраћај у Београду дуго је био главни носилац масовног и економичког путничког превоза. Његов најинтензивнији развој забележен је непосредно после првог светског рата. Београд је већ 1932. године имао разгранату трамвајску мрежу дужине 65 километара с 13 радијалних линија, од којих је 11 имало своје терминусе у самом центру града.
У ратним разарањима (1941-1944.) године, највећи део трамвајске мреже, возног парка и пратеће опреме потпуно је уништен. У периоду обнове града реконструисане су само коридорске линије дуж главних саобраћајница. Међутим, са оскудним средствима којима се тада располагало, трамвај више није могао да поврати некадашњи значај.
Све масовнија појава других превозних средстава и нова динамика градског живота подстакле су и радикалне промене. Године 1947. уклоњен је трамвајски систем из центра града. Затим постепено, са сваком новом реконструкцијом важнијих саобраћајних потеза, све више је смањиван обим трамвајске мреже, тако да се данас трамвајски саобраћај одржава на 7 линија у укупној дужини од 55,2 километра.
Трамвајски саобраћај у граду данас се одржава са 121 трамвајским моторним колима и 54 трамвајске приколице, капацитета од 15.090 путничких места у трамвајским моторним колима и 7.250 путничких места у приколицама, односно 22.340 путничких места.

Аутобуски саобраћај

Одлука о преласку града на леву обалу реке Саве и интензивна изградња нових стамбених насеља отворили су нове перспективе развоја јавног градског саобраћаја, засноване, пре свега, на развоју свих видова саобраћаја: приградског, регионалног и градског.
Изградња Новог Београда, Бежаније, Бановог брда, Карабурме, Шумица, Браће Јерковић и других насеља захтевала је да јавни градски саобраћај ефикасно прати и повезује ова насеља с центром града. Трамвај у таквим условима очигледно није био најпогодније саобраћајно решење и најбоље превозно средство. Овај проблем морао се решити увођењем аутобуса.
Превоз путника аутобусима почео је у Београду 1928. године. У првом периоду свог постојања

Објекти ГСП данас



аутобуски саобраћај развијао се скромним средствима, као изразито допунски вид превоза.
Највећи значај аутобуски саобраћај добио је тек после другог светског рата, када је заједно са новоуведеним тролејбуским системом преузео знатан део функција некадашњег трамваја.
Изразити успон аутобуског саобраћаја — до најзначајнијег превозног средства у граду, последица је увећаних потреба за превозом грађана, немоћи постојећег трамвајског система да прати процес урбанизације и објективних чинилаца који проистичу из техничких и експлоатационих особина овог саобраћајног средства. Наиме, од свих површинских видова јавног градског саобраћаја аутобус представља најеластичније превозно средство, способно да с релативно малим инвестиционим улагањима буде уведено у експлоатацију.
Напредак аутобуског саобраћаја може се сагледати из неких карактеристичних података. Док је, на пример, 1952. године у граду било свега 12 градских и приградских линија дужине 134 километра, на којима је саобраћао 51 аутобус (инвентарско стање је било 94) и превезено око 40 милиона путника — 1966. године дужина градских и приградских аутобуских линија износила је 500 километара, на којима је радило просечно 260 аутобуса (инвентарско стање је било 353 аутобуса) и превезено је 165 милиона путника. Данас мрежа аутобуског саобраћаја захвата 58 градских линија дужине 522 километра, 23 приградске линије дужине 407,7 километара, или на укупно 81 аутобуској линији укупне дужине 951,7 километара, на којима ради 853 аутобуса са укупним превозним капацитетом од 91.500 путничких места. Са овим бројем возила у 1976. години превезено је 310,794.382 путника.
Предузеће располаже и са 30 минибуса у којима има 716 места. С минибусима се саобраћа на 4 сталне линије, а користе се и за слободно уговарање превоза у туристичке и друге сврхе.

Тролејбуски саобраћај

Ова јубиларна 85. годишњица јавног градског саобраћаја истовремено је и јубиларна година тролејбуског саобраћаја у Београду. Наиме, првог маја 1947. године улицама Београда прошао је први тролејбус, деоницом Славија — Калемегдан приликом првомајске параде. Редовни саобраћај на истој деоници отворен је 22. јуна 1947. године.
Од пуштања првог тролејбуса у саобраћај овај вид превоза је прогресивно растао, тако да је 20. годишњица 1967. године дочекана са 6 редовних и 3 локалне линије у укупној дужини од 40,9 километара, на којима је радило 140 тролејбуса (инвентарско стање), односно 87 тролејбуса просечно дневно. Те године тролејбусима је превезено више од 67 милиона путника.
Због изградње аутопута кроз Београд и реконструкције саобраћајница у Новом Београду и Земуну, као и изградње неких значајних објеката, постепено долази до укидања тролејбуских линија.
Тако је тролејбуски саобраћај у Београду, 30 година после увођења, сведен на једну тролејбуску линију (број 11) Калемегдан — Крушевачка у укупној дужини од 6,6 километара.
Тролејбуски саобраћај у граду одржава се на овој једној линији са 35 тролејбуса у инвентару и укупним превозним капацитетом од 3.675 путничких места.

Такси саобраћај

Такси делатност у Београду у друштвеном сектору организована је у ООУР „Такси" Градског саобраћајног предузећа.
На пет такси станица („Карађорђев парк", „Жагубица", „Здравка Челара", „Народно позориште" и „Теразије"), 7 стајалишта (Општина Нови Београд, Студентски град, Улица Георгију Дежа, Зелени венац, Студентски трг, Љутице Богдана и Улица Пастерова) и на пункту Аеродрома Београд данас раде 466 такси возила.
Такси превоз у оквиру Градског саобраћајног предузећа добио је значајно место у програму развоја јавног градског саобраћаја у граду како кроз планиране капацитете и услуге, тако и кроз обавезе изградње гаражно-сервисних капацитета.
У оквиру оваквог програма, посебан значај и утицај има програм модернизације система наплате превоза у јавном масовном превозу, који предвиђа укидање радних места 2.080 кондуктера, с тим што је предвиђена њихова преквалификација претежно на радна места возача такси возила. На тај начин такси превоз у оквиру Градског саобраћајног предузећа, његов даљи развој и услови привређивања представљају значајну карику у процесу решавања и модернизације јавног превоза у целини.

Линије јавног градског саобраћаја

Средства превоза	Број линија	Дужина линија (km)
Трамвај	7	55,2
Тролејбус	1	6,6
Аутобус	81	957,7
СВЕГА:	89	1.013,5

Са изузетком неколико дијаметралних линија, све линије јавног градског саобраћаја углавном су радијалне с терминусима у центру града. Недостатак површинске саобраћајне мреже одговарајућих попречних профила захтева да се на појединим деоницама „преклапа" више аутобуских линија, што изазива негативне последице по комерцијалну брзину, ред вожње



Данашња саобраћајна слика Београда: 250 хиљада моторних возила и мрежа градског јавног саобраћаја, која се састоји од седам трамвајских линија дужине 55,2 километара, једне тролејбуске линије дужине 6,6 километара и 81 аутобуске линије дужине 951,7 километара



Возни парк ГСП данас располаже са 1.559 возила. Од тога је 175 трамвајских моторних кола и приколица, 35 тролејбуса, 853 аутобуса, 30 минибуса и 466 такси возила

Дуги низ година трамвајски саобраћај био је главни носилац масовног и економичног путничког превоза у Београду.
На слици трамваји испред доњег депоа у кругу ГСП на Дорћолу





Ускоро ће бити постигнут рекорд Градског саобраћајног предузећа — 400 милиона превезених путника годишње. Године 1976. возилима ГСП било је превезено 388.288.421 путника.

и економичност експлоатације. Постојећи трамвајски систем има функционалних недостатака због неразвијене мреже. Поред тога, нова стамбена насеља граде се ван домета трамвајских траса, тако да у гравитационој зони шинског система јавног градског саобраћаја има само око 17 одсто становника градског подручја.
Проблеми саобраћаја у Београду почели су да се заоштравају ширењем града на левој обали Саве, развојем периферних насеља и наглим порастом индивидуалне моторизације.
У оваквим условима Градско саобраћајно предузеће је у току послератног периода чинило ванредне напоре да путницима омогући удобан и квалитетан превоз. Ово најбоље илуструје податак да је 1961. године у једном возилу превезено 2.253 путника просечно дневно, крајем 1966. године тај број је по једном возилу сведен на 1.895 путника, док је на крају 1976. године овај број износио 1.552 путника просечно дневно по возилу.
У условима веома динамичног послератног развитка Београда и упркос неповољне економске ситуације у којој се налазио јавни градски саобраћај, колектив Градског саобраћајног предузећа успешно је извршавао своје задатке, што се види из следећих података:

посебним усмеравањем улица, забраном кретања осталим возилима у појединим улицама, семафоризацијом и на друге начине.
Овакве мере су оправдане, полазећи од чињенице да једно возило Градског саобраћајног предузећа превози 100—160 путника и заузима само 30—50 квадратних метара коловоза, док за превоз истог броја путника индивидуална путничка возила заузимају 50 пута већу коловозну површину.
Положај центра града, најјаче гравитационе тачке у саобраћајној слици града, као и конфигурација терена, неповољно се одражавају на облик саобраћајне мреже, јер не дозвољавају повезивање већине периферних тачака (насеља) с центром града. Ови чиниоци и велико растојање између стамбених и радних зона, неуједначена густина насеља и друго, чине специфичност Београда.
Интензивни развитак града, нарочито изградња удаљених стамбених насеља и зона, условљавао је проширење мреже линија, с једне стране, и повећање возних капацитета, с друге стране. Поред тога, јавни градски саобраћај развијан је од стране Градског саобраћајног предузећа у доста неповољним економским условима, јер није решено питање финансирања проширене



Изразити успон аутобуског саобраћаја до најзначајнијег превозног средства у граду последица је увећаних потреба за превозом грађана, немогућности постојећег трамвајског система да прати процес урбанизације града и чинилаца који потичу из техничких и експлоатационих својстава овог саобраћајног средства.
На слици аутобус ГСП на Теразијама

	1945.	*1950.*	*1960.*	*1966.*	*1976.*
Број становника у Београду	315.000	430.000	720.000	1,020000	1,345000
Дужина саобраћајне мреже у km.	–	119	328	704,5	960
Број возила у саобраћају	39	150	315	443	867
Превезено путника (у 000)	35.125	170.748	264.028	306.256	387.353

Као што се види, број становника у послератном периоду повећан је за 4,2 пута, али је истовремено дужина саобраћајне мреже повећана за 8 пута (у односу на 1950. годину), број возила у саобраћају за 22 пута, а превезено је 11 пута више путника.
Развој јавног градског саобраћаја у Београду стално прате бројни проблеми и тешкоће. Посебно су карактеристични: динамичан развој града, неодговарајући економски положај и нагли развој индивидуалне моторизације.
Индивидуални саобраћај, нарочито у последњих неколико година, постаје све озбиљнија сметња јавном градском саобраћају, јер отежава кретање на оскудним саобраћајним површинама у граду.
Брз развој индивидуалног саобраћаја у Београду (за последњих 10 година број возила је повећан за 8 пута) довео је до таквих услова циркулације у појединим улицама, да се возила Градског саобраћајног предузећа на многим линијама, посебно у време саобраћајних шпицева, крећу са знатно смањеном брзином, која понегде не премашује брзину хода пешака.
Због овакве ситуације, Скупштина града Београда предузела је мере да се возилима Градског саобраћајног предузећа обезбеде услови за лакше и брже кретање, увођењем жутих трака у појединим улицама и правцима,

репродукције, док су цене превоза увек биле лимитиране због заштите стандарда грађана. Финансијски проблем и тешкоће изазване оваквим стањем, у многоме су утицали на рад и развитак Градског саобраћајног предузећа.
Велика помоћ Скупштине града и других друштвено-политичких фактора, допринели су да се ови проблеми последњих година боље сагледају и почну тражити одговарајућа решења.
Једна од тих мера је модернизација наплате превоза која је сада у току. Модернизација наплате превоза и укидање кондуктерских радних места за београдске прилике је веома тежак и сложен посао. Захтевао је да се изврши измена постојећег тарифног система, јер је Београд имао недоречен релацијски систем с пуно противречности, који није могао да представља реалну основу за дугорочну тарифну политику и модернизацију наплате превоза.
Због тога је било потребно да се уради нови тарифни систем, прилагођен садашњим и даљим развојним потребама Београда, да буде конципиран да цена превоза приближно одговара превозним учинцима. Тако је 1975. године прихваћен зонски тарифни систем за уже градско и реалацијски за шире градско подручје.



Трамвајски саобраћај данас се одржава на седам линија са 121 трамвајским моторним колима (15.090 путничких места) и 54 трамвајске приколице (7.250 путничких места)

Године 1952. аутобусима је превезено 40 милиона, а 1976. више од 380 милиона путника. На слици аутобуска станица испред Скупштине СФРЈ





Док је 1952 године било 12 аутобуских линија, а возни парк ГСП располагао с 94 аутобуса, данас се аутобуски саобраћај обавља на 81 линији, а возни парк располаже са 853 аутобуса

Нови тарифни систем отворио је могућности да отпочне реализација система наплате превоза, а паралелно преквалификација и запошљавање на друга радна места више од 2.080 радника — кондуктера, да се набаве аутомати за поништавање карата у возилима јавног градског саобраћаја.
Међутим, рационализација система наплате превоза захтева да највећи део корисника превоза буде снабдевен возним картама (на показ и другим) ван возила. Ради тога је приликом склапања Друштвеног договора о образовању цена превоза у јавном градском саобраћају, било потребно уградити и опредељења која су, поред саме реализације наплате, омогућила остваривање и осталих важних циљева.
Постигнут је врло значајан договор да се бонификација (регресирање) трошкова превоза запослених врши куповином претплатних карата од стране основних организација удруженог рада, уместо регресирања ових трошкова у готовом новцу, како је до недавно била пракса.
Смисао овакве политике састојао се у трајној оријентацији бонификације трошкова превоза у удруженом раду по истим критеријумима (социјализација ових трошкова) и стимулацијом коришћења превозних средстава јавног градског саобраћаја (дестимулише се употреба индивидуалних возила и режијског превоза). Оваквим начином стварају се објективни услови за растерећење презагушених улица у шпицевима, а обезбеђује друштвена контрола наменског коришћења ових средстава, која са статусом материјалних трошкова у суштини значи део друштвено признате вредности производње у удруженом раду.
Превоз запослених с претплатним картама на показ и осталим картама купљеним ван возила, омогућује успешну модернизацију наплате превоза увођењем аутомата у возила, а то омогућује пораст продуктивности рада у овој делатности за близу 30 одсто.
Са увођењем аутомата за поништавање карата у возилима почело се 1. маја 1977. године. До сада су аутомати уведени на 31 линији јавног градског саобраћаја, односно на 275 возила. У претходном периоду уведен је „С" систем наплате (самоуплате) на многим линијама јавног градског саобраћаја. Задржао се на 16 линија на којима ради 115 возила. Системом наплате помоћу аутомата и „С" системом наплате, на 47 линија укинута је наплата путем кондуктера, односно 426 возила до сада је укључено у овај систем.
Гледано у целини, постигнути резултати у 1975. и 1976. години представљали су прекретницу у развоју јавног градског саобраћаја у Београду. Поред значајних резултата у модернизацији наплате превоза, учињени су крупни кораци у обнови возног парка.
Тако је у 1975. и 1976. години набављено 510 нових аутобуса, 30 минибуса и 300 такси возила. У поређењу 1976:1975 година, постигнути су следећи основни резултати:
— повећан је број возила у раду за 10 одсто. Захваљујући политици набавке модернијих и већих возила — обезбеђено је 15 одсто више места.
— продужено је или отворено нових линија у укупној дужини од 37,6 километара.
— набављено је 1.200 аутомата за 600 возила.
Предузимани су и други значајни захвати: реконструкција више од 5 километара трамвајске пруге, напојне мреже за трамваје, изградња нових објеката и друго,
— завршена је изградња прве фазе такси гараже испод Мостарске петље за смештај 300 такси возила.
Највеће проблеме великим градовима стварају све јачи токови општег саобраћаја, проузроковани првенствено порастом индивидуалне моторизације. Најозбиљније штете и тешкоће од тога имају предузећа јавног градског саобраћаја. Данас је све мање дилема да излаз треба искључиво тражити у развоју и обезбеђивању предности за јавни градски саобраћај, чији су превозни учинци неупоредиво највећи.
У Београду је о томе у последње две године постигнута пуна сагласност и разумевање. Обезбеђене су резервисане површине за возила јавног градског саобраћаја на знатном делу основних праваца и линија (жуте траке) у укупној дужини од 22 километра. На два значајна правца уређене су трамвајске баштице, тако да их користе и аутобуси јавног градског саобраћаја, а припрема се и систем обезбеђења предности возилима Градског саобраћајног предузећа на семафоризираним раскрсницама. Опште је уверење да у овоме треба ићи још смелије. Потребно је обезбедити предност возилима Градског саобраћајног предузећа по цену резервисања посебних улица за јавни превоз, увођењем контра смерова у једносмерним улицама и на друге начине.
Значајне могућности за унапређење и повећање ефикасности јавног градског саобраћаја леже и у другим мерама, нарочито у ешалонирању радног времена.

Преко 7.800 запослених

Како је растао Београд и с њим јавни градски саобраћај, повећавао се и број запослених радника, задужених за одржавање и експлоатацију возила.
Данас Градско саобраћајно предузеће броји 7.820 запослених радника, према следећој квалификационој структури:

— Висококвалификовани радници	873
— Квалификовани радници	4.752
— Полуквалификовани радници	364
— Неквалификовани радници	661
— Радници с високом стручном спремом	95
— Радници с вишом стручном спремом	88
— Радници са средњом стручном спремом	732
— Радници с нижом стручном спремом	255



Јубиларна 85-годишњица јавног градског саобраћаја истовремено је и јубилеј тролејбуског саобраћаја у Београду. Наиме, јуна 1947. године прорадила је прва тролејбуска линија Славија-Калемегдан. Међутим, због брзог развоја аутобуског саобраћаја, тролејбуси данас саобраћају само на једној линији

Политика Скупштине града Београда и других надлежних органа у граду у погледу давања ***предности јавном градском саобраћају,*** *у односу на индивидуална возила — била је сасвим оправдана. Јер, једно возило градског јавног саобраћаја превози 100 до 160 путника, а заузима само 30 до 50 m коловоза, док за превоз истог броја путника индивидуална путничка возила запремају 50 пута већу коловозну површину*



Градско саобраћајно предузеће располаже са 30 минибуса (716 путничких места), који ***саобраћају на четири сталне линије, а користе*** *се и за слободно уговарање превоза*





Индивидуални саобраћај постаје све озбиљнија сметња јавном градском саобраћају, јер отежава кретање на ионако скученим саобраћајницама у граду

Основне организације удруженог рада

Све самоуправне и привредне функције у Градском саобраћајном предузећу обављају се у 7 основних организација удруженог рада и 3 радне заједнице.

Основна организација удруженог рада „Централа“

Смештена је у Змај Јовиној улици број 41 и „Горњем депоу“ у Булевару револуције број 142, изграђеном 1892. године на тадашњем Цариградском путу, који је служио за смештај трамвајских кола и коњских запрега.
Обавља превоз путника возилима са електричном вучом у линијском градском саобраћају, издаје возила у најам за превоз у слободном саобраћају, одржава возила и обавља поправке, реконструкције и градњу трамвајских пруга, пружних и грађевинских објеката, електричне мреже, постројења и инсталација за сопствене потребе.
На 7 линија путници се превозе са 121 трамвајским моторним колима и 54 трамвајске приколице у укупној дужини од 55,2 километра.
На ових 7 линија и са овим бројем возила Основна организација удруженог рада „Централа“ у 1976. години превезла је 63,451.172 путника или 173.364 путника просечно дневно, а пређено је 8,685.133 километра, или 23.730 километара просечно дневно, односно 233 километра просечно дневно по возилу.
У овој Основној организацији запослено је 1.168 радника:

— Радника у саобраћају	575
— Радника на одржавању	516
— Осталих радника	77

Просторије „Горњег депоа“ у Булевару револуције број 142 у нешто проширеном и адаптираном облику користе се од првог дана постојања предузећа, а просторије у Змај Јовиној улици број 41, смештај и одржавање трамвајских моторних кола и приколица, изграђене су после ослобођења на темељима старог трамвајског депоа, који је био потпуно срушен од немачког бомбардовања 1941. године.

Основна организација удруженог рада „Дорћол“

Ова Основна организација удруженог рада смештена је у Змај Јовиној улици број 41 и обавља превоз путника возилима са електричном (тролејбуси) и моторном (аутобуси) вучом у линијском градском и приградском саобраћају. Такође издаје возила у најам, организује туристички превоз и одржава возила за сопствене потребе. Превози путнике са 221 аутобусом и 35 тролејбуса на 20 аутобуских и једној тролејбуској линији.
Са овим бројем возила у 1976. години превезено је 83,081.367 путника или 226.998 путника просечно дневно. Пређено је 13,173.804 километра или 35.994 километара просечно дневно односно 228 километара просечно дневно по возилу.
У Основној организацији запослена су 1.232 радника:

— Радника у саобраћају	825
— Радника на одржавању возила	309
— Осталих радника	98

Одржавање возила обавља се под веома тешким условима, јер је смештен у старим просторијама, уз које је 1947. године сазидана гаража за смештај и одржавање ново уведених тролејбуса, површине од 1900 m² (на углу Дунавске и Капетан Мишине улице).
Због великог броја возила која припадају овој Основној организацији и веома неповољног смештајног простора, возила се паркирају по околним улицама, а мањи број у самом кругу.

Основна организација удруженог рада „Космај“

Смештена је на Аутопуту Београд—Ниш број 2. Превози путнике аутобусима у линијском градском и приградском саобраћају, издаје возила у најам, организује туристички превоз и одржава возила за сопствене потребе. Превози путнике са 231 аутобусом на 28 линија.
Са овим бројем возила у току 1976. године превезено је 66,148.303 путника или 180.733 просечно дневно, а пређено је 16.645.461 километар или 45.479 километара просечно дневно, односно 295 километара просечно дневно по возилу.
У основној организацији запослено је 1.019 радника:

— Радника у саобраћају	668
— Радника на одржавању возила	264
— Осталих радника	87

Ова Основна организација удруженог рада смештена је у новосаграђеном савременом и модерном објекту, који је пуштен у рад 27. новембра 1974. године. Изграђен је на површини од 5,6 хектара. Зграда под кровом заузима 8.500 квадратних метара.



Године 1962. Градско саобраћајно предузеће преузело је и функцију такси превоза у друштвеном сектору. Данас возни парк ГСП располаже са 466 такси возила.
На слици гаража за такси возила, смештена испод мостарске петље





Упоредо с повећањем возног парка чињени су напори на изградњи и модернизацији гаражног и сервисног простора.
На сликама спољни и унутрашњи изглед гаражно-сервисног објекта на Карабурми



У последње време све је већа оријентација на набавку зглобних аутобуса, који имају знатно веће капацитете од осталих возила.
На слици један од оваквих аутобуса испред подземног тунела у улици Моша Пијаде

Објекат је предвиђен за капацитет од 200 аутобуса.
Ово је највећи објект у Радној организацији и у њему радни људи имају веома добре услове за одржавање и експлоатацију возила. У њему се налази хала за дневну негу и први сервис возила, хала за други сервис и поправке, радионица, магацини, котларнице, ресторан за раднике, просторије за распоред саобраћајних радника, сала за састанке и просторије за администрацију.
У овом објекту уграђени су најсавременији аутоматски апарати, а располаже и с најмодернијим машинама и алатима за негу и одржавање возила.

Основна организација удруженог рада „Карабурма"

Смештена је на Миријевском булевару број 1. Превози путнике аутобусима у линијском градском и приградском саобраћају, издаје возила у најам, организује туристички превоз и одржава возила за сопствене потребе. Превоз обавља са 221 аутобусом на 13 линија.
Са овим бројем возила у току 1976. године превезено је 93,616.102 путника или 255.782 просечно дневно, а пређено је 16.319.766 километара или 44.590 километара просечно дневно, односно 259 километара просечно дневно по возилу.
У Основној организацији запослено је 1.046 радника:

— Радника у саобраћају	698
— Радника на одржавању возила	274
— Осталих радника	84

Ова Основна организација удруженог рада смештена је у новосаграђеном објекту на Карабурми. Пуштена је у рад 15. септембра 1971. године и представља за Градско саобраћајно предузеће прекретницу у раду због увођења савременог технолошког процеса рада и стварања повољнијих услова рада који омогућују већу продуктивност.
На површини од 5,2 хектара обезбеђен је смештај и сервисирање 200 возила и функција распореда радника у саобраћају с предајом убраног прихода.
Сама зграда има површину од 6000 квадратних метара, док су расположиве површине под кровом за просторије у три етажа површине 10.600 квадратних метара. Сервисни простор за опслуживање и негу аутобуса износи 6.400 квадратних метара, а паркинг 40.000 квадратних метара непокривеног простора.

Основна организација удруженог рада „Земун"

Ова Основна организација смештена је у Земуну, Дунавска број 14. Превози путнике аутобусима у линијском градском и приградском саобраћају, издаје возила у најам, организује туристички превоз и одржава возила за сопствене потребе. За превоз користи 180 аутобуса на 20 линија.
Са овим бројем возила у 1976. години превезено је 81.057.003 путника или 221.467 просечно дневно. Пређено је 15,022.339 километара или 21.045 километара просечно дневно, односно 315 километара просечно дневно по возилу.
У овој Основној организацији запослено је 930 радника:

— Радника у саобраћају	607
— Радника на одржавању возила	234
— Осталих радника	89

Ова основна организација удруженог рада смештена је у Земуну, у првом новосаграђеном објекту Градског саобраћајног предузећа после рата. Објекат је пуштен у рад 1959. године.
На површини од 2,08 хектара обезбеђен је смештај и сервисирање 200 возила (2.899 квадратних метара обезбеђено је за сервисирање возила, а 1.405 квадратних метара за паркинг под кровом).

Основна организација удруженог рада „Такси"

Смештена је у Улици 29. новембра број 99 и испод Мостарске петље на аутопуту кроз Београд. Превози путнике и пртљаг у градском и слободном ауто-такси превозу, врши радионичке услуге, поправке и сервисирање возила трећим лицима, одржавање и лаке поправке возила сопственог возног парка.
Превози путнике у такси саобраћају са 446 возила, која су у 1976. години прешла 14.002.904 километра, или 38.259 километара просечно дневно, односно 223 километра просечно дневно по возилу.
Ова Основна организација удруженог рада има у експлоатацији и 30 минибуса, који су у 1976. години превезли 934.477 путника или 2.553 просечно дневно, а прешли су 1,747.396 километара, или 4.774 километра просечно дневно, односно 199 километара просечно дневно по возилу.
Ових 30 минибуса набављено је у првом тромесечју 1976. године као ново превозно средство у Београду. Укључени су у рад 12. априла 1976. године.
У овој Основној организацији удруженог рада запослена су 1.072 радника:



Нови зонски тарифни систем, који је уведен 1975. године и прилагођен садашњим и развојним потребама Београда, омогућио је, између осталог, и реализацију новог система наплате превоза.
На слици аутомат за поништавање карата у возилу ГСП

Линије ГСП-а данас

Трамвајске линије

		Средња дуж. лин.
број 2	Дорћол — Главна железничка станица	*8,0 km*
број 3	Ново гробље — Раковица	*11,8 km*
број 6	Ташмајдан — Смедеревски пут	*4,7 km*
број 7	Пристаниште — Смедеревски пут	*7,5 km*
број 9	Пристаниште — Вождовац	*7,5 km*
број 10	Дорћол — Вождовац	*8,6 km*
број 10-а	Ново гробље — Вождовац	*7,1 km*

Тролејбуска линија

		Средња дуж. лин.
број 11	Калемегдан — Крушевачка	*6,6 km*

Аутобуске линије

		Средња дуж. лин.
број 12	Калемегдан — Бањица	*6,8 km*
број 13	Калемегдан — Коњарник	*7,5 km*
број 14	Зелени венац — Земун (Горњи град)	*9,0 km*
број 14-б	Зелени Венац — Галеника насеље	*10,9 km*
број 15	Зелени Венац — Земун (Нови град)	*9,5 km*
број 15-е	Зелени Венац — Земун (Првомајска)	*8,1 km*
број 16	Карабурма — Нови Београд	*11,3 km*
број 16-а	Зелени Венац — Нови Београд (Стари аеродром)	*5,5 km*
број 16-б	Зелени Венац — Нови Београд (Блок 45)	*9,5 km*
број 16-в	Зелени Венац — Нови Београд (Блок 28)	*4,5 km*
број 16-г	Зелеви Венац — Нови Београд (Блок 70)	*7,2 km*
број 16-е	Зелени Венац — Нови Београд (Блок 45)	*10,0 km*
број 17	Шумице — Земун (Горњи град)	*16,5 km*
број 18	Браће Јерковић — Земун (Првомајска)	*15,7 km*
број 20	Студентски трг — Коњарник	*7,1 km*
број 20-а	Студентски трг — Учитељско насеље	*6,8 km*
број 21	Бирчанинова — Кумодраж	*8,4 km*
број 22	Вуков споменик — Мали Мокри Луг	*6,0 km*
број 23	Карабурма — Баново брдо	*12,8 km*
број 24	Дорћол — Неимар	*6,0 km*
број 25	Карабурма — Вождовац (Индустријска зона)	*12,3 km*
број 26	Студентски трг — Браће Јерковић	*7,5 km*
број 27-а	Трг Републике — Карабурма	*6,0 km*
број 27-б	Трг Републике — Вишњица	*8,8 km*
број 27-в	Трг Републике — Северни булевар	*3,9 km*
број 27-г	Трг Републике — Миријево	*7,4 km*
број 28	Трг Републике — Рифата Бурџевића	*4,9 km*
број 29	Главна железничка станица — Звездара	*6,6 km*
број 31	Улица Адмирала Гепрата — Жарково (Беле воде)	*9,7 km*
број 31-а	Улица Адмирала Гепрата — Церак	*10,1 km*
број 32	Студентски трг — Дедиње	*7,8 km*
број 33	Зелени Венац — Пионирски град	*9,3 km*
број 33-а	Зелени Венац — Баново брдо	*7,5 km*

		Средња дуж. лин.
број 34	Главна железничка станица — Железничка станица Дунав	*3,8 km*
број 35	Кеј Ослобођења Земун — Бежанија (Пијаца)	*6,4 km*
број 36	Зелени Венац — Бежанија насеље	*10,8 km*
број 36-а	Зелени Венац — Бежанија (Пијаца)	*8,4 km*
број 36-б	Зелени Венац — Студентски град	*7,1 km*
број 36-в	Зелени Венац — Топлана	*5,4 km*
број 36-г	Ташмајдан — Бежанијска коса	*8,6 km*
број 37	Дунав станица — Раковица	*14,7 km*
број 38	Ботаничка башта — Крњача Котеж	*7,3 km*
број 39	Железничка станица Дунав — Топчидерско брдо	*5,2 km*
број 45	Земун (Нови град) — Блок 45	*13,9 km*
број 46	Главна железничка станица — Земун (Горњи град)	*10,0 km*
број 47	Дунав станица — Миљаковац	*12,0 km*
број 47-а	Дунав станица — Миљаковац II	*12,2 km*
број 101	Ботаничка башта — Падинска Скела	*17,8 km*
број 102	Ботаничка башта — Врбовско	*29,4 km*
број 103	Ботаничка башта — Борча Греда	*10,5 km*
број 104	Ботаничка башта — Борча-Црвенка	*14,0 km*
број 105	Ботаничка башта — Овча	*14,6 km*
број 202	Ботаничка башта — Велико село	*11,4 km*
број 301	Вуков споменик — Гроцка	*26,8 km*
број 302	Вуков споменик — Бегаљица	*31,8 km*
број 303	Вуков споменик — Заклопача	*24,8 km*
број 304	Вуков споменик — Ритопек	*18,1 km*
број 305	Вуков споменик — Болеч	*15,4 km*
број 306	Вуков споменик — Лештане	*16,0 km*
број 307	Вуков споменик — Винча	*15,3 km*
број 308	Вуков споменик — Велики Мокри Луг	*8,3 km*
број 309	Вуков споменик — Калуђерица	*11,0 km*
број 401	Улица Бирчанинова — Авала (Пиносава)	*16,9 km*
број 402	Улица Бирчанинова — Бели поток (село)	*14,6 km*
број 501	Улица Адмирала Гепрата — Железник	*13,9 km*
број 511	Улица Адмирала Гепрата — Сремчица	*23,1 km*
број 531	Баново Брдо — Рушањ	*14,0 km*
број 531-а	Зелени венац — Петлово брдо	*14,3 km*
број 541	Баново брдо — Ресник	*15,7 km*
број 541-а	Раковица — Железник	*8,7 km*
број 541-б	Раковица — Ресник	*6,1 km*
број 541-ж	Раковица — Ресник железничка станица	*7,7 km*
број 542	Раковица — Петлово брдо	*7,0 km*
број 601	Главна железничка станица — Сурчин	*18,3 km*
број 602	Бежанија — Јаково	*16,3 km*
број 611	Кеј Ослобођења — Добановци	*20,7 km*
број 701	Кеј Ослобођења — Нова Пазова	*19,8 km*
број 702	Кеј Ослобођења — Батајница	*14,3 km*
број 703	Кеј Ослобођења — Угриновци	*23,0 km*
број 704	Главна железничка станица — Земун поље	*16,2 km*
број 605	Кеј Ослобођења — Насеље „13 Мај“	*9,2 km*

— Радника у саобраћају	841
— Радника на одржавању возила	159
— Осталих радника	72

У објекту у Улици 29. новембра број 99, сервис под кровом заузима 1.621 квадратни метар, а паркинг под кровом 2.927 квадратних метара.
У објекту испод Мостарске петље, који је пуштен у рад 28. новембра 1976. године, под кровом је 1.060 квадратних метара. При завршетку је изградња друге фазе овог објекта с површином од 2.900 квадратних метара.
Када се заврши друга фаза овог објекта, у њему ће се на савремен начин и највишем техничком нивоу одржавати и гаражирати 300 ауто-такси возила.
И ако минибуси припадају овој Основној организацији удруженог рада, смештени су и одржавају се у објекту Основне организације удруженог рада „Космај", на аутопуту Београд—Ниш број 2.

Основна организација удруженог рада „Ремонт"

Ова Основна организација удруженог рада смештена је у Улици Змај Јовина број 41. Има задатак да врши ремонт возила, машина и склопова, регенерацију делова и опреме за возила, да производи нове делове и склопове, изграђује и одржава саобраћајне и друге објекте, израђује и одржава електричну, телекомуникациону, водоводну и канализациону мрежу, опслужује и одржава котлове и котловска постројења, израђује техничку и ремонтну документацију, генерално и брзо фарбање возила и склопова, да пружа лабораторијске услуге (електро, машинске и хемијско-технолошке), транспортне услуге и да обавља друге послове у оквиру одговарајућих делатности и слободних капацитета.
У овој Основној организацији удруженог рада запослено је 515 радника:

— Радника одговарајућих струка	460
— Осталих радника	55

Смештена је у старим просторијама изграђеним још пре рата, адаптираним и прилагођаваним кроз читав послератни период растућим потребама, које ни данас не могу да обезбеде нормалне услове за рад.
Због тога се приступило пројектовању новог ремонта, који ће бити изграђен на новој локацију у Блоку 66 у Новом Београду.

Радна заједница заједничке службе

Ова Радна заједница смештена је у Улици Скендер Беговој број 47. У њој је запослено 598 радника.
За потребе удружених основних организација удруженог рада и сопствене, обавља послове који проистичу из:

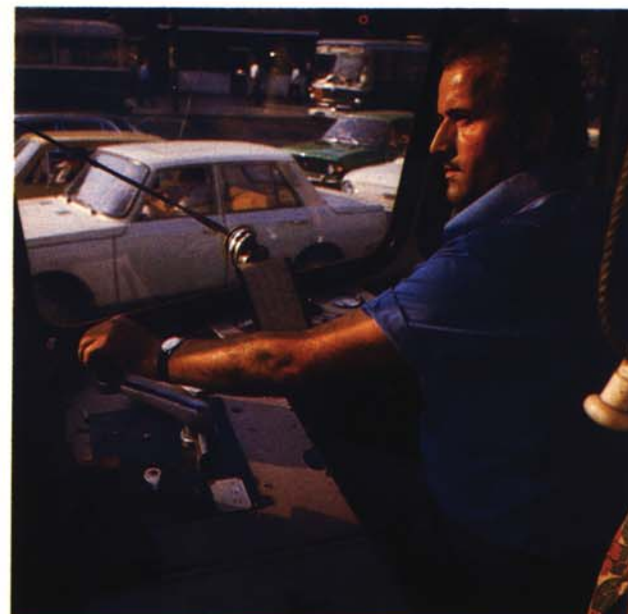
— кадровске функције
— правне функције
— функције заштите на раду и самозаштите
— функције информисања колектива
— административне функције
— економско-финансијске функције
— комерцијалне функције
— саобраћајно оперативне функције и др.

Радна заједница Завод за студије и пројектовање

Ова Радна заједница смештена је у улици Скендер Беговој број 47 и у њој је запослен 41 радник.
За потребе удружених основних организација удруженог рада и сопствене обавља:

— изучавање, сагледавање и предлагање дугорочних и краткорочних циљева и концепције развоја Радне организације и појединих њених делова и делатности,
— изучава потребе корисника јавног масовног превоза и постављање оптималне организације превоза и система тарифе и наплате, као и такси превоза,
— сагледава број, величину и локацију објекта Радне организације, решава питања енергетике и систем напајања за вучу,
— сагледавање и решавање краткорочних и дугорочних проблема кретања превозних средстава јавног масовног превоза,
— праћење достигнућа у техници превозних средстава и примена најрационалније организације тих средстава,
— израда пројектних задатака за нове објекте, трамвајске пруге и веће реконструкције постојећих објеката,
— праћење и анализирање организације рада у Радној организацији и постављање оптималне организације и технологије рада и информатике,
— анализирање инвестиционих и других захтева у Радној организацији, уз избор најповољнијег извођача и финансијских конструкција.





Данас Градско саобраћајно предузеће броји 7.820 радника и представља једну од највећих радних организација у Београду. Највећи број су квалификовани и високо квалификовани радници.
На сликама возач аутобуса и трамваја на радном месту

Радна заједница друштвени стандард

Ова Радна заједница смештена је у Улици Змај Јовина број 41, са 189 запослених радника. За потребе удружених основних организација удруженог рада и сопствене потребе врши:

— послове који се обављају у објекту за самце
— послове који се обављају у одмаралиштима (Врњачка Бања и Тучепи на мору)
— послове друштвене исхране
— послове из области културе, спорта, рекреације и организације одмора радника,
— опште, економске, књиговодствене и комерцијалне послове за своје потребе.



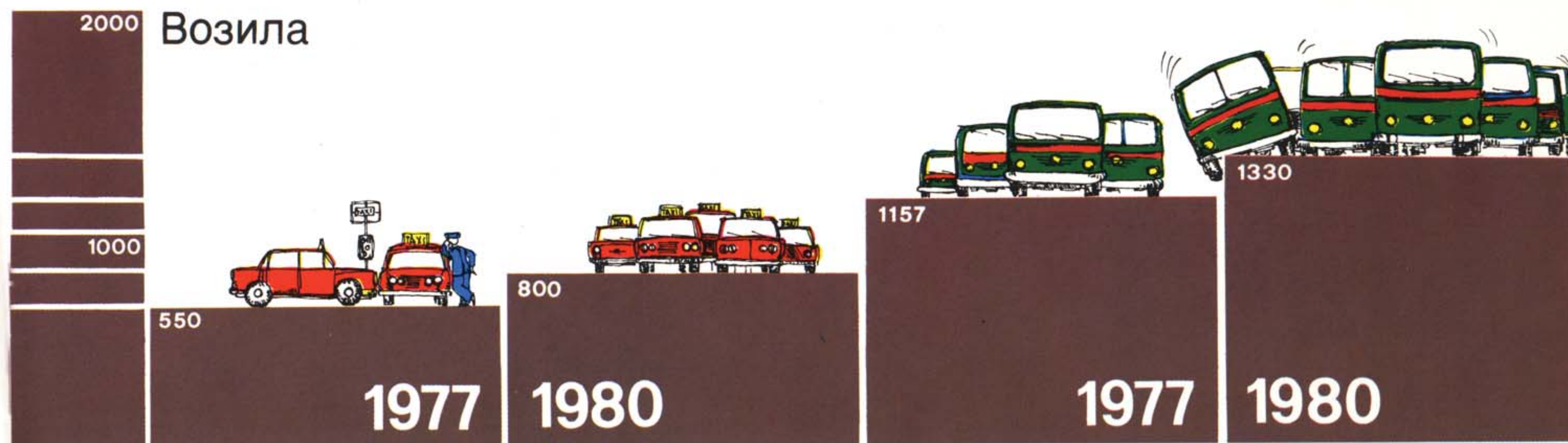
У оквиру ГСП делује седам основних организација удруженог рада и три радне заједнице
На слици главна капија објекта ГСП на Дорћолу



Радници ООУР „Космај" приликом поправке возила

Објекти ООУР Земун. На овом простору изграђена је прва гаража после рата за гаражирање аутобуса и тролејбуса





Перспективе развоја до 1980. год.

Као један од основних циљева, пред Градско саобраћајно предузеће и град у целини поставља се даљи развој и унапређење јавног масовног превоза.
Градском саобраћајном предузећу, као радној организацији од посебног друштвеног интереса за град, у периоду до 1980. године предстоји динамичан развој. У функцији пораста потреба и квалитета превоза, планирано је повећање возног парка на 1.330 возила у 1980. години.
Знатно побољшање оствариће се на саобраћајној мрежи отварањем нових линија, уз прилагођавање мреже постојећих линија потребама града.

Број путника

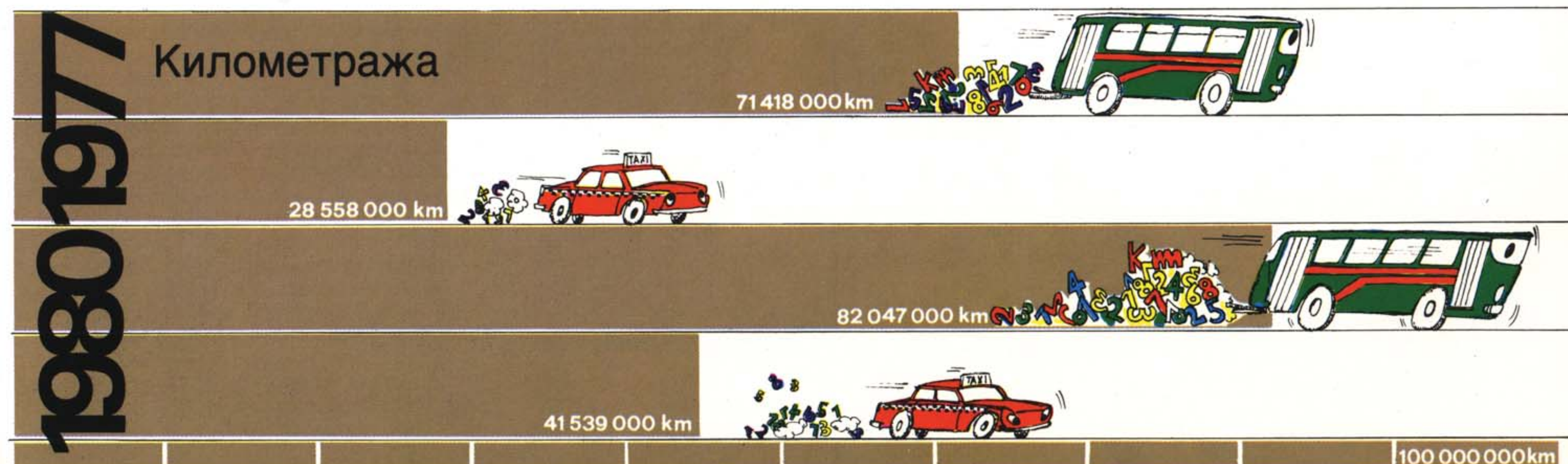
Следећи темпо развоја града и пројектоване измене у саобраћајном систему до 1980. године, предвиђа се следећи број превезених путника:

Прилагођавање мреже линија

Постојећа мрежа линија Градског саобраћајног предузећа, на основу извршених анализа, показује да је садашњи распоред траса линија у основи правилно одабран.
Како је побољшање квалитета превоза стална обавеза Градског саобраћајног предузећа, то се до 1980. године поставља у први план подизање нивоа квалитета превоза.
У циљу смањења укупног времена путовања путника и повећања брзине кретања возила, предвиђају се делимичне измене траса постојећих линија, како би се посебне траке и саобраћајнице, намењене искључиво возилима јавног масовног превоза, боље користиле.
На основу наведених полазних поставки и циљева који се постављају пред Градско саобраћајно предузеће у периоду до 1980. године, извршиће се следеће измене на постојећој мрежи линија јавног масовног превоза:

(у 000.000)

ГОДИНА	*1977.*	*1978.*	*1979.*	*1980.*
Број превезених путника	408,6	418,4	428,2	438,0




Перспективе развоја трамвајског саобраћаја
MREŽA TRAMVAJSKIH LINIJA GSP-a
LEGENDA
Tramvajske linije 1975. godine
Tramvajske linije 1980. godine
Tramvajska linija br. 2 1980. god.
Varijanta I
Varijanta II
Pravac u ispitivanju
Pristanište
Dorćol
Omladinski stadion
Tašmajdan
Novo groblje
Vukov spomenik
Trg Dimitrija Tucovića
Blok 45
Prokop
Radio industrija
Voždovac
Rakovica

1977	408 600 000
1980	438 000 000

100 000 000

Путници





Трамвајски саобраћај

— линија број 3 (Ново гробље — Раковица) продужиће се до Кнежевца и Омладинског стадиона,
— линија број 10 (Дорћол — Вождовац), продужиће се до окретнице испод Калемегдана код Предузећа „БЕКО",
— линија број 2 (Дорћол — Главна Железничка станица), биће трајно дефинисана с проширењем постојећег прстена до Мостара, преко Прокопа и Аутокоманде до Вуковог споменика,
— На линији број 7 (Пристаниште — Смедеревски пут) истражиће се оправданост за повезивање зоне Бежаније са старим Београдом.

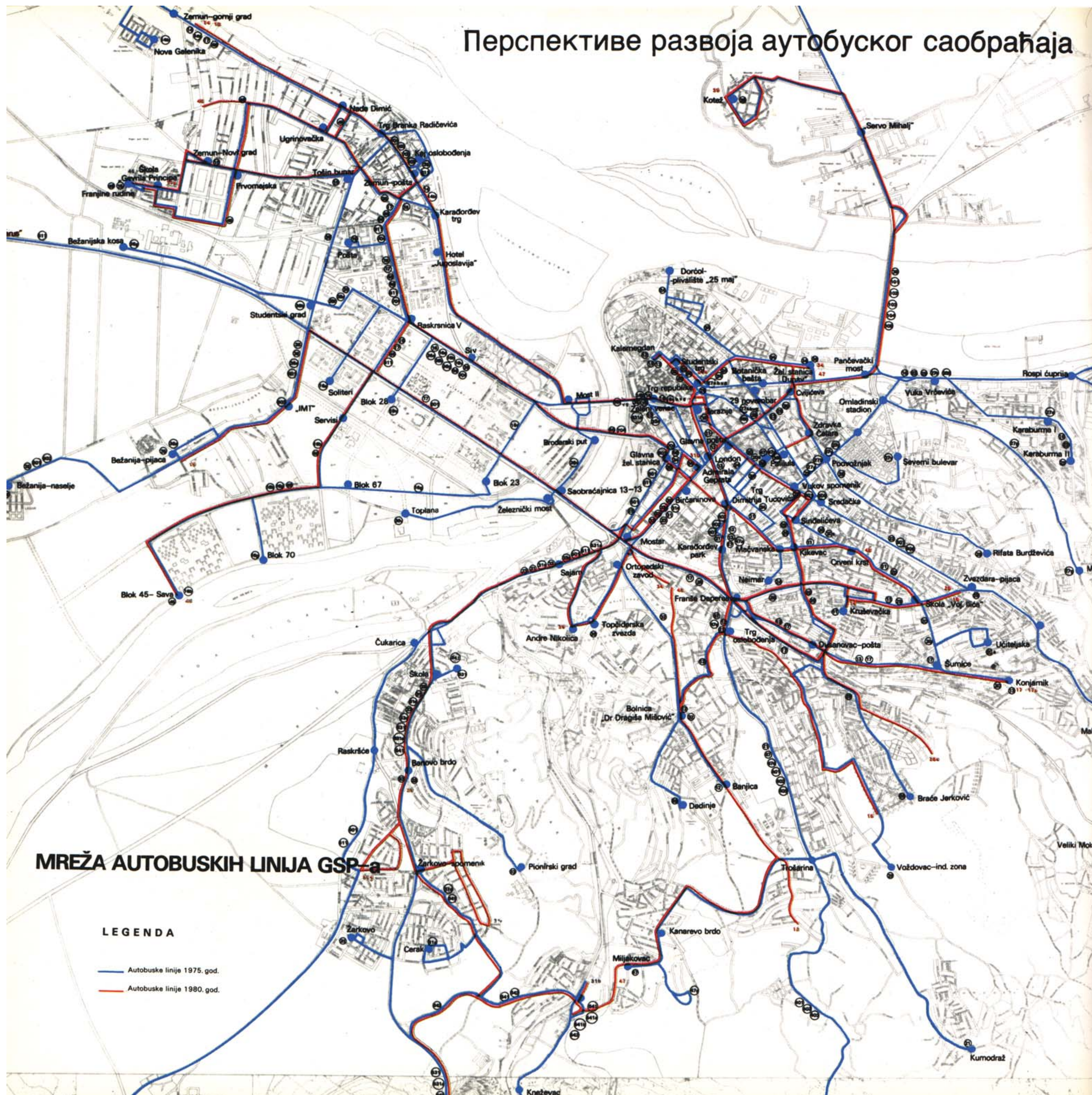
Аутобуски саобраћај

— продужиће се линија број 12 (Калемегдан — Бањица) од терминуса на Бањици, Црнотравском улицом до насеља Бањица II,
— биће отворена нова линија број 17а (Коњарник — Земун — Нови град),
— биће отворена нова линија број 19 (Звездара — Бежанија),
— линија број 36 (Зелени венац — Бежанија насеље) продужиће се до краја Блока 61 и 62 на Новом Београду,
— линија број 33а (Зелени венац — Баново брдо) и линија 29 (Главна Железничка станица — Звездара) спојиће се у једну линију број 29 (Звездара — Баново брдо). Истовремено ће се укинути одговарајући кракови линије 29 од Мостара до главне Железничке станице и линије број 33 од Мостара до Зеленог венца,
— линија број 46 (Главна железничка станица — Земун — Горњи град) продужиће се у Земуну Угриновачком улицом до Улице Банатске, а у Београду од Главне железничке станице, Немањином улицом преко Трга Димитрија Туцовића до Црвеног крста,
— отвориће се нова линија број 47а (Миљаковац II — Дунав станица),
— отвориће се нова линија број 37 (Дунав станица — Раковица) преко Бановог брда, Репишта и старе Раковице,
— отвориће се нова линија број 26а (Медаковићево насеље — Студентски трг),
— отвориће се нова линија број 48 (Прокоп — Петлово брдо) преко Миљаковца,
— линија број 34 (Главна железничка станица — Железничка станица Дунав), продужиће се до Железничке станице Прокоп,
— спојиће се линије број 38 (Ботаничка башта — Крњача Котеж) и број 39 (Дунав станица — Топчидерско брдо) у једну дијаметралну линију,
— увешће се линија Баново брдо — Нови Београд,
— спојиће се линија број 11 (Калемегдан — Крушевачка) и број 14 (Зелени венац — Земун Горњи град) и формирати једна дијаметрална линија.
Остале постојеће линије задржаће се без измена, с тим што ће се организација и локација терминуса линија које удаљенија подручја града повезују са ужим градским подручјем прилагодити изменама на трамвајској мрежи.
Планира се изградња 7 нових терминуса градских линија, који ће једновремено имати функцију полазних станица линија међународног саобраћаја, и то:
— Панчевачки мост
— Звездара
— Трг ослобођења
— Раковица
— Чукарица
— Баново брдо
— Нови Београд.
Ови терминуси биће станице свих линија путничког саобраћаја, односно путних праваца, добро опслужени линијама унутар градског масовног превоза.

Возни парк

Ради успешнијег задовољења корисника услуга, планирају се значајна улагања у обнову и проширење возног парка:

ГОДИНА	*1977.*	*1978.*	*1979.*	*1980.*
ТРАМВАЈСКА МОТОРНА КОЛА				
Почетно стање	123	133	138	140
Набавка	10	10	10	10
Расходовање	–	5	8	–
Завршно стање	133	138	140	150
ТРАМВАЈСКЕ ПРИКОЛИЦЕ				
Почетно стање	53	53	53	53
Набавка	–	–	–	–
Расходовање	–	–	–	–
Завршно стање	53	53	53	53
ТРОЛЕЈБУСИ				
Почетно стање	35	–	–	–
Набавка	–	–	–	–
Расходовање	35	–	–	–
Завршно стање	–	–	–	–
АУТОБУСИ				
Почетно стање	888	971	1.024	1.080
Набавка	157	127	135	127
Расходовање	74	74	79	80
Завршно стање	971	1.024	1.080	1.127
УКУПНО ВОЗНИХ ЈЕДИНИЦА МАСОВНОГ ПРЕВОЗА				
Почетно стање	1.099	1.157	1.215	1.273
Набавка	167	137	145	137
Расходовање	109	79	87	80
Завршно стање	1.157	1.215	1.237	1.330
ТАКСИ ВОЗИЛА				
Почетно стање	448	550	700	750
Набавка	102	300	350	152
Расходовање	–	150	300	102
Завршно стање	550	700	750	800


Перспективе развоја аутобуског саобраћаја
MREŽA AUTOBUSKIH LINIJA GSP-a
LEGENDA
Autobuske linije 1975. god.
Autobuske linije 1980. god.
Zemun-gornji grad
Nova Galenika
Nada Dimić
Trg Branka Radičevića
Ugrinovačka
Kej oslobođenja
Zemun-Novi grad
Škola „Gavrilo Princip"
Franjine rudine
Prvomajska
Tošin bunar
Zemun-pošta
Karađorđev trg
Bežanijska kosa
Pošta
Hotel „Jugoslavija"
Studentski grad
Raskrsnica V
Siv
Soliteri
Blok 28
„IMT"
Servisi
Most II
Bežanija-pijaca
Bežanija-naselje
Blok 67
Bok 23
Brodarski put
Saobraćajnica 13-13
Železnički most
Toplana
Blok 70
Blok 45- Sava
Kotež
„Servo Mihalj"
Dorćol-plivalište „25 maj"
Kalemegdan
Studentski trg
Botanička bašta
Žel. stanica „Dunav"
Pančevački most
Rospi ćuprija
Trg republike
29 novembar
Cvijićeva
Omladinski stadion
Vuka Vrčevića
Terazije
Zdravka Čelara
Karaburma I
Karaburma II
Glavna pošta
Glavna žel. stanica
London
Admirala Geprata
Pašićeva
Podvožnjak
Severni bulevar
Vukov spomenik
Trg Dimitrija Tucovića
Birčaninova
Sredačka
Sinđelićeva
Mostar
Karađorđev park
Mačvanska
Kikevac
Crveni krst
Rifata Burdževića
Sajam
Ortopedski zavod
Neimar
Zvezdara-pijaca
Franše Deperea
Kruševačka
Škola „Voj. Ilić"
Andre Nikolića
Topčiderska zvezda
Trg oslobođenja
Dušanovac-pošta
Učiteljska
Šumice
Konjarnik
Čukarica
Škola
Bolnica „Dr Dragiša Mišović"
Mali
Raskršće
Banovo brdo
Banjica
Dedinje
Braće Jerković
Veliki Mokri
Pionirski grad
Žarkovo-spomenik
Trošarina
Voždovac-ind. zona
Žarkovo
Cerak
Kanarevo brdo
Miljakovac
Kumodraž
Kneževac



Број и квалификациона структура запослених

Модернизација целокупног пословања Градског саобраћајног предузећа захтева повећање броја радника с вишим квалификацијама уз истовремено смањење радне снаге ниже спреме. Ово преструктуирање радне снаге повлачи за собом преквалификовања, дошколовавања и специјализовања радника.

ГОДИНЕ	*1977.*	*1978.*	*1979.*	*1980.*
Висока стручна спрема	140	150	160	170
Виша стручна спрема	95	100	105	110
Средња стручна спрема	710	720	730	740
Нижа стручна спрема	155	150	145	140
Висококвалификовани	620	630	640	650
Квалификовани	910	920	930	940
Полуквалификовани	280	290	300	310
Неквалификовани	480	460	440	420
Возачи „Д" категорије	2.400	2.590	2.740	2.875
Возачи „Ц" категорије	1.375	1.750	1.875	2.000
Возачи трамваја	315	315	320	325
Кондуктери	1.000	500	–	–
УКУПНО.	8.480	8.575	8.385	8.680

Укупан број радника до 1980. године повећаће се за 11,3 одсто, уз истовремени пораст превозних капацитета од 30 одсто. Број радника с високом стручном спремом повећаће се за више од два пута, а возача „Д" категорије за преко 1000.

Објекти за одржавање и смештај возила

Постојећи објекти за одржавање и смештај возила могу да приме око 800 возила. Међутим, како ће до 1980. године Градско саобраћајно предузеће располагати са 1.127 аутобуса, постојећи објекти за одржавање и смештај возила ООУР „Дорћол" биће и даље у употреби, а изградиће се још једна нова ауто-база капацитета око 300 возних јединица, уз проширивање смештајних капацитета постојећих објеката.
Предвиђено проширење трамвајског возног парка на 203 возне јединице захтева повећање смештајних капацитета за одржавање.
Исељењем постојећих ООУР „Дорћол" и „Ремонт" добиће се потребан простор за проширење ООУР „Централа" на постојећој локацији у Змај Јовиној улици.

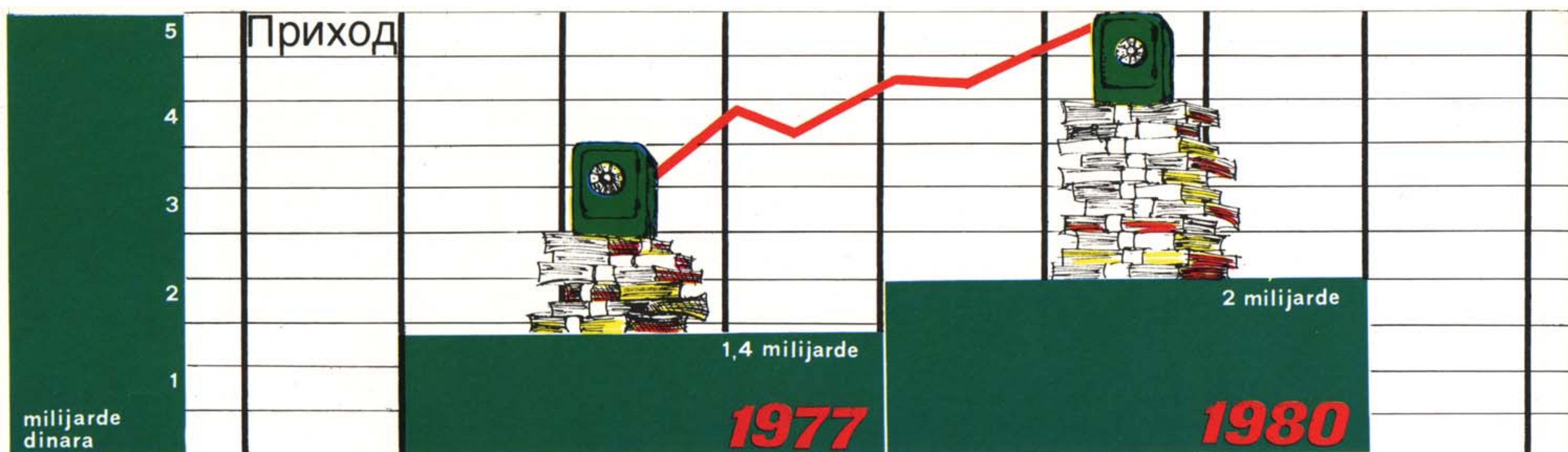
Очекује се исељење „Горњег депоа", а с тим се јавља потреба изградње једног приручног депоа за 70 трамвајских јединица на локацији у Раковици.
За предвиђену експанзију такси саобраћаја завршава се изградња ауто-базе на Тргу бранилаца Београда, испод Мостарске петље. Међутим, за опслужење и смештај планираних 800 возила до 1980. године потребно је да се изгради још једна такси гаража за 300 возила. Стање постојећег ООУР „Ремонт" указује на неминовну изградњу новог објекта, јер је то основни предуслов за егзистирање ове делатности предузећа. Због тога се паралелно са изградњом ауто базе за аутобусе, планира и изградња нових објеката за ООУР „Ремонт" у Новом Београду.

Остваривање заједничких интереса посредством Интересне заједнице

Стварање Самоуправне интересне заједнице у области саобраћаја је од посебног значаја за милионски Београд. Интересна заједница треба да омогући планско усмеравање и развој ове делатности, као и број и обим услуга за унапред признати круг корисника, на основу планираног обима, структуре, потреба и материјалних могућности.
Од успостављања оваквих односа између удруженог рада, месних заједница и других корисника услуга, и Градског саобраћајног предузећа као даваоца услуга, очекују се крупни резултати.
Постављајући одређене захтеве пред даваоца саобраћајних услуга, корисници услуга мораће да сагледају све елементе који утичу на задовољење њихових потреба, а самим тим и да одлуче о начину финансирања ове делатности. С друге стране, даваоци услуга ће кроз рационализацију пословања, боље искоришћење радног времена и капацитета и боље одржавање возила тежити, такође, остваривању постављених циљева. У процесу самоуправног договарања мора бити присутан принцип солидарности и узајамности.

Остала опрема

За успешно обављање превоза путника у савременим условима, у градском саобраћајном превозу до 1980. године потребно је спровести низ регулативних мера. Један од најкрупнијих проблема је одржавање равномерности саобраћаја. Због тога се предвиђа увођење даљинског управљања на мрежи линија јавног градског саобраћаја.
За остваривање започете рационализације система наплате превоза увођењем аутомата у возила, неопходно је извршити набавку одговарајуће опреме. Такође, модернизовање такси превоза захтева увођење радио станица



у сва возила. Очекује се да ће свих 800 возила такси имати уграђене радио станице.
Осим набавке ове опреме, на предвиђених 7 терминуса извршиће се опремање савременом техником, у циљу модернијег и ефикаснијег регулисања саобраћаја.
Ради заштите путника од временских непогода (кише и снега), до 1980. године изградиће се више од 50 одговарајућих објеката на станицама.

Остали циљеви

У склопу опште модернизације пословања до 1980. године, Градско саобраћајно предузеће мора да оствари низ побољшања. Значајно је навести области деловања у којима је могуће спровести значајне рационализације рада увођењем модерне опреме. Савремена рачунска техника омогућава велике уштеде трошкова пословања у домену:

— издавања возних исправа
— контроли путника
— вођењу и управљању саобраћајем
— статистичкој обради података
— изради редова вожњи
— снабдевања енергијом
— оптимализације коришћења капацитета за одржавање и ремонт возила.

У периоду до 1980. године оствариће се напредак у свим доменима. Посебна пажња посветиће се заштити човекове средине, квалитетним одржавањем возног парка и увођењем савремених возила с погоном који у мањој мери загађује човекову околину.
Битан елеменат је и заштита на раду, о чему ће се посебно водити рачуна изградњом нових објеката и одговарајућим адаптацијама постојећих.

Задовољење заједничких потреба

Стамбени проблеми у Градском саобраћајном предузећу веома су тешки. Ниска акумулативност онемогућавала је ефикасније решавање стамбених питања. Сада у предузећу с нерешеним стамбеним питањима има око 4000 радника, односно сваки други радник је без стана.
Због тога је у периоду до 1980. године планирано набавка око 1000 станова. И поред овакво велике цифре, овај број станова биће недовољан, јер ће још велики број радника остати без стана. Зато се предузимају мере да се пронађу и други извори средстава за финансирање убрзане стамбене изградње.
Озбиљно се рачуна са средствима за солидарну изградњу, без којих се овај велики проблем не може решити.
Градско саобраћајно предузеће улаже знатна финансијска средства за друштвену исхрану, тако да је топли оброк обезбеђен за све запослене раднике.
Битан елемент друштвеног стандарда представља и одмор радника. Капацитети постојећих објеката за одмор радника у Тучепима на Мору и у Врњачкој бањи недовољни су. Зато се у наредном периоду планира изградња још једног објекта, према жељама, потребама и могућностима свих удружених основних организација и радних заједница.

Организација рада

Организација рада у свим доменима активности Градског саобраћајног предузећа заслужује посебну пажњу, јер модернизацији организације рада у досадашњем периоду није поклањана довољна пажња.
Због тога се с правом може очекивати да досадашњи екстензиван начин привређивања буде замењен савременијом формом рада, што ће се посебно одразити на продуктивност, услове рада и друго.

Спровођење рационализованих система рада с модерном технологијом и опремом омогућиће знатан пораст укупног учинка Градског саобраћајног предузећа, уз минимално повећање броја запослених.

Развој самоуправљања и уставна трансформација

Послератни процес демократизације друштвених односа довео је крајем 1949. године до одлуке о увођењу радничких савета у више стотина југословенских предузећа.
Та част припала је и Градском саобраћајном предузећу због његове богате раднично револуционарне историје, и због постојања кадрова који ће моћи у пракси успешно да примене начела да радници управљају предузећима и средствима предузећа у коме раде.
Дајући све потпунији садржај социјалистичком управљању, почетком 1950. године изабран је први Раднички савет од 95 чланова, који је у почетку имао више саветодавни карактер и служио је, поред осталог, за стицање првих искустава у овом одговорном и важном задатку.
Исте године, после доношења Закона о управљању државним привредним предузећима и вишим привредним удружењима од стране радних колектива, на свечаности одржаној 14. јула извршена је свечана предаја предузећа на управљање првом Радничком савету Градског саобраћајног предузећа и избор првог председника. За председника је изабран МИЛЕТА ДИМИТРИЈЕВИЋ, возач, а за председника Управног одбора који је имао 9 чланова МАТЕЈА ЈЕФТИЋ, саобраћајни надзорник. Ово је један од најзначајнијих датума у послератном развоју предузећа.
У прво време организација рада и систем радничког самоуправљања били су усмерени ка томе, да радни људи у свим фазама радног процеса најнепосредније одлучују о међусобним односима, производњи и расподели дохотка, обезбеђујући истовремено и најповољније услове за рад и пословање предузећа у целини.
Радници Градског саобраћајног предузећа су своју свест и класну припадност доказали кроз развој самоуправљања и функционисање првих органа управљања. Већ 14. јула 1961. године, тачно 11 година после увођења самоуправљања, долази до формирања радничких савета у погонима „Земун", „Космај", „Дорћол", „Централа", „Ремонт" и Електрограђевинском погону, на које се преносе овлашћења која је до тада имао Централни раднички савет предузећа.
Органи радничког самоуправљања у предузећу успешно су остварили принципе опште демократизације, децентрализације и даљег усавршавања самоуправног механизма.
Постигнути су значајни успеси на унапређењу и учвршћењу рада погонских радничких савета, прелазак на 42-часовну радну недељу, као и резултати на спровођењу у живот Привредне реформе, која је тада схваћена и као реформа људске свести, а не само привредно-економских односа.
У Градском саобраћајном предузећу, међу првим радним организацијама у Београду, извршено је конституисање на Уставним принципима, стварањем основних организација удруженог рада, у којима као највиши самоуправни орган постоји збор радника.
У време доношења Уставних амандмана, Градско саобраћајно предузеће било је организовано у 6 саобраћајних погона („Централа", „Дорћол", „Космај", „Карабурма", „Земун" и „Такси"), један погон за одржавање возила („Ремонт"), три сектора (Технички, Економски и Саобраћајни) и три самосталне службе (Правна, Општа и Кадровска).
Као самосталне организације са својством правног лица, чији је оснивач Градско саобраћајно предузеће, постојали су Раднички ресторан, Диспанзер за медицину рада и Школски центар за образовање радника.
Самоуправљање је било организовано тако, да су сваки погон и сектор и самосталне организације чији је оснивач Градско саобраћајно предузеће имале свој раднички савет, док је збор радника био консултативни орган.
У току 1972. године завршена је припрема на формирању нове организационе структуре предузећа и конституисање ООУР-а као носилаца рада и стварања дохотка и његове расподеле.
Конституисано је 9 основних организација удруженог рада у организацију удруженог рада Градског саобраћајног предузећа:

ООУР „Централа"
ООУР „Дорћол"
ООУР „Космај"
ООУР „Карабурма"
ООУР „Земун"
ООУР „Такси"
ООУР „Ремонт"
ООУР Заједничке службе
ООУР Раднички ресторан

У оквиру ООУР Заједничке службе, поред сектора и служби у којима су обављани послови од заједничког интереса за остале ООУР-е, био је и Самачки хотел, а касније и Одмаралиште „Авала" у Тучепима и Одмаралиште „Пахуљица" у Врњачкој Бањи. Међутим, у току 1974. године одмаралишта и самачки хотели припојени су Радничком ресторану и формиран ООУР Друштвени стандард.
Диспанзер за медицину рада и Школски центар за образовање радника и даље су остали као самосталне организације у области здравства и просвете, чији је оснивач Градско саобраћајно предузеће.
Истовремено су изграђени самоуправни акти:
Самоуправни споразум о удруживању у Организацију удруженог рада Градског



Велики радни колектив ГСП, који броји више од 7.800 радника, има веома богату традицију самоуправљања. Још 1950. године изабран је први раднички савет предузећа од 95 чланова. На слици један од скупова радника у ГСП



С обзиром да је Градско саобраћајно предузеће организација од посебног друштвеног интереса, преко органа управљања обезбеђује се шири утицај друштва на рад и пословање предузећа. На слици с једног од састанака радничког савета уз учешће представника друштвене заједнице



Радници Градског саобраћајног предузећа су своју класну свест доказали кроз развој самоуправних односа и функционисање самоуправних органа
На слици радници ООУР ,,Ремонт" на једном од зборова

саобраћајног предузећа, Статут Самоуправни споразум о расподели дохотка, Самоуправни споразум о расподели средстава за личне дохотке и минулог рада и други.
Све основне организације удруженог рада усвојиле су своја нормативна акта неопходна за рад, тако да је Градско саобраћајно предузеће као радна организација са својим основним организацијама удруженог рада наставило да ради на принципима Уставних амандмана од 1. јануара 1973. године.
На основу Уставних амандмана у предузећу се формира прва Самоуправна радничка контрола, која је због свог рада и деловања добила значајна признања у радној организацији, у граду и републици.
У току 1973. године формира се Савет корисника услуга и представника Градског саобраћајног предузећа, који је на својим седницама разматрао питања битна за функционисање јавног градског саобраћаја у Београду. Овај Савет је формиран због тога, јер је Градско саобраћајно предузеће организација од посебног друштвеног интереса, а преко њега је требало обезбедити шири утицај друштвене заједнице на пословање предузећа. У Савету су били представници друштвено-политичких заједница, органа и организација, изабрани одлуком Скупштине града Београда.
Конституисање на основама Уставних амандмана и њихова примена у току 1973. године утицала је на развој укупних односа унутар Градског саобраћајног предузећа. Нови односи и организовање на ООУР-е обезбедили су веома повољне услове за изградњу чвршће материјалне основе рада, што се повољно одразило и на пословне резултате ООУР-а и предузећа као целине.
Допунама у Самоуправном споразуму о удруживању у радну организацију од фебруара 1974. године, формиран је Раднички савет Радне организације у саставу од 45 чланова, изабраних из редова радника Градског саобраћајног предузећа и 45 делегираних представника друштвених заједница. Раднички савет у ширем саставу имао је компентенције разматрања питања од посебног друштвеног интереса. Ужи састав Радничког савета Градског саобраћајног предузећа од 45 чланова, изабраних од стране радника предузећа, имао је одређене надлежности утврђене Самоуправним споразумом.
Посебан подстицај развоју радничког самоуправљања у Градском саобраћајном предузећу дало је усвајање новог Устава СФРЈ.
И поред чињенице да се Градско саобраћајно предузеће организовало на принципима Уставних амандмана, после доношења новог Устава извршена је даља трансформација на Уставним принципима.
Тако је 1975. године усвојена нова организација Градског саобраћајног предузећа. Створено је 7 основних организација удруженог рада:

ООУР „Космај"
ООУР „Карабурма"
ООУР „Дорћол"
ООУР „Земун"
ООУР „Централа"
ООУР „Такси"
ООУР „Ремонт"

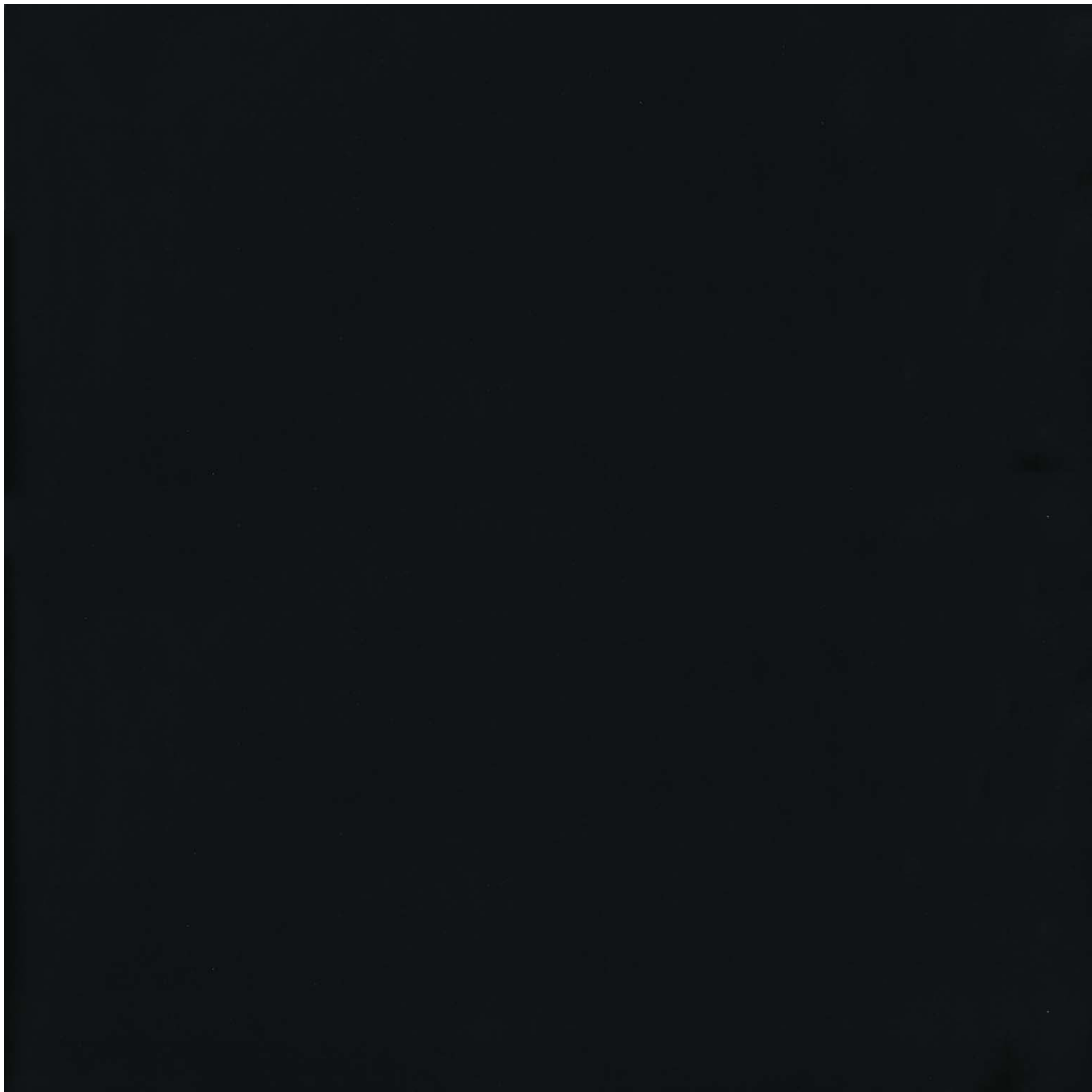
и три радне заједнице:

Радна заједница Заједничке службе
Радна заједница Друштвени стандард
Радна заједница Завод за студије и пројектовање.

Нова организација почела је да функционише 1. јануара 1976. године. Нова трансформација захтевала је усклађивање, регулисање и решавање одговарајућих економских, самоуправних и других односа на основу новог Устава и Закона о удруженом раду.
Сва права одлучивања пренета су у надлежност зборова радних људи, сем права пренетих Радничком савету Градског саобраћајног предузећа и радничким саветима ООУР-а и радних заједница.
На зборовима радних људи и изабраних представника у органима управљања Радне организације и основних организација удруженог рада и радних заједница, радни људи Градског саобраћајног предузећа одлучују о свим питањима од интереса, не само за радну организацију већ и шире.
На овај начин самоуправљање је постало стварна основа целокупног живота и рада Градског саобраћајног предузећа. О овоме најбоље говоре подаци да постоји 7 радничких савета у основним организацијама удруженог рада са 245 чланова, 2 радничка савета у радним заједницама са 62 члана и Раднички савет Радне организације у ужем саставу који има 50 чланова, као и Раднички савет у проширеном саставу који има 95 чланова.
У борби за оживљавање новог Устава, у Градском саобраћајном предузећу уведен је и оживео делегатски систем. У 10 делегација изабрано је 176 чланова, а у већа општинских и Градске скупштине 7 делегата.



У Градском саобраћајном предузећу, међу првим радним организацијама у Београду извршено је конституисање на уставним принципима.
На слици гласачко место приликом избора за органе самоуправљања



Развој напредног радничког покрета и политичких организација



Радничка класа Градског саобраћајног предузећа од постанка је спадала у ред најорганизованијих и најборбенијих револуционарних средина у Београду

У време када је основано Градско саобраћајно предузеће — 14. октобра 1892. године — започео је општи полет у укупном развоју Београда. С развојем града развијао се и јавни градски саобраћај, и у њему радничка класа у којој се од првог дана њеног постанка будила свест о потреби организоване борбе за радничка права.
Прве политичке манифестације радника овог предузећа везане су првенствено за развој напредног синдикалног покрета. Њихово организовано иступање може се пратити од оснивања предузећа не само као спонтане појединачне акције најсвеснијих радника, него као колективне акције и манифестације које су увек имале одређену социјалну и политичку садржину.
Радничка класа Градског саобраћајног предузећа од постанка спада у ред најорганизованијих и најборбенијих револуционарних средина у Београду. Борећи се за свакодневне и далекосежне радничке интересе бројним штрајковима и политичким акцијама, радници Градског саобраћајног предузећа били су увек пример и другим радничким организацијама у граду.
О овоме најбоље говоре подаци да су већ 20. јуна 1903. године трамвајски радници ступили у организовани штрајк, тражећи од предузећа да прихвати њихове захтеве за скраћење радног времена, бесплатно давање униформи и боловања до 45 дана с половином плате. Овај први штрајк трамвајских радника успешно је завршен.
Само неколико дана касније, почетком јула 1903. године, радници Градског саобраћајног предузећа основали су Синдикално удружење и донели одлуку о приступању Радничком савезу. Био је то први почетак политичке борбе, датум који се не може заобићи када се говори о развоју Градског саобраћајног предузећа и развоју радничког покрета у јавном градском саобраћају и у Београду у целини.
Синдикални покрет добија све изразитији социјални карактер, јер су економски и радни услови постајали све тежи. Због тога је 17. јануара 1910. године одржан збор трамвајско--електричарских радника, на коме су радници расправљали о оснивању болесничког и пензионог фонда.
Велики немири у Европи и балкански ратови откривају нове стране радничког покрета. Тако је 20. јула 1913. године одржан збор радника на коме је усвојена резолуција којом се осуђује братоубилачки рат на Балкану и тражи мир.
Одмах после рата отпочиње читава серија организованих зборова радника јавног градског саобраћаја. Већ 25. јануара 1919. године одржан је велики збор трамвајских радника, на коме се расправљало о положају радника. Овај збор се наставља и у марту, а 11. априла одржава се велики збор с кога је упућен захтев трамвајских радника тадашњем Министарству за социјалну политику.
Године 1919. основан је у Београду Савез металских и трамвајских радника, који је израстао из непосредне борбе радничке класе у којој је стицано акционо и политичко искуство.
Те године на позив Социјалистичке радничке партије Југославије (комуниста), у знак солидарности са револуцијом у Русији и Мађарској, одржано је 10 протестних митинга уз учешће више хиљада Београђана, да би 21. јула 1919. године одржан генерални штрајк у Београду — потпуна обустава рада, у којој су учествовали и трамвајски радници.
Када је 1921. године донет Закон о заштити државе којим је забрањен рад Комунистичке партије Југославије, у делу старог Београда званом Дорћол радила је Партијска организација „Дунав". Како се на територији Дорћола налазило и Градско саобраћајно предузеће, пришло се формирању Партијске ћелије у самом предузећу.
У условима пуне илегалности основана је у априлу 1922. године прва Предузетна партијска организација, која је бројала 3 члана: МАРИН ПОПАРИЋ, металски радник, МАРКО МИШИЋ, ложач и МИЛЕ ЖИВКОВИЋ, електричар.
На првом састанку који је одржан у кругу предузећа у углу садашњег трамвајског депоа ООУР „Централа", у улици Змај Јовина број 41, присуствовао је МОША ПИЈАДЕ, а за секретара је изабран МАРИН ПОПАРИЋ, члан КПЈ од 1920. године.
У овом периоду, у изузетно тешким условима, 1923. године формира се Секција металских радника у оквиру Независних синдиката. Први председник био је ТИХОМИР ЈОВАНОВИЋ, ковач, а повереници МАРКО МИШИЋ, ложач, МИХАЈЛО ЈОЦКОВИЋ, машиниста и ПЕТАР ЂАКОВИЋ, бравар.
Нагли пораст радничког покрета почео је да плаши монархију, па је 12. јула 1924. године забрањен рад Независних синдиката. Али под све јачим притиском радничке класе, синдикату је већ 1. августа поново дозвољен рад. Збор радника предузећа на којем се расправљало о тешком положају радника одржан је 13. августа исте године. Резолуцијом је захтевао повећање надница за 30 одсто. Захтев није усвојен, па је 20. августа почео штрајк око 400 радника. Тим поводом Централни раднички синдикални одбор издао је ванредно издање „Организованог радника". Већ 22. августа општински одбор одржао је посебну седницу због овог штрајка, који је 25. августа завршен успешно: радницима је повишена плата од 5 на 12 динара.
Нови подстрек раднички покрет у Градском саобраћајном предузећу добија 1928. године, када у предузеће долази млади радник — БОРА МАРКОВИЋ, који се запослио у Радионици трамвајског депоа. Нешто касније дошао је у предузеће и РАДЕ КОНЧАР.
Иако су услови за развој радничког синдикалног покрета постајали све тежи (1929. био је поново забрањен рад Независних синдиката Југославије), 9. фебруара 1930. године одржава се велики збор трамвајских радника на коме је расправљано о положају радника.
Иницијативом и залагањем БОРЕ МАРКОВИЋА дошло је 1930. године до уједињења свих општинских радника у Београду у један Синдикат.Основана је Јединствена синдикална подружница у оквиру Савеза трамвајско-електрофабричких и општинских радника Југославије. За председника нове Подружнице изабран је радник Градског саобраћајног предузећа БОРА МАРКОВИЋ.
У време када су по београдским улицама растурани леци „Пролетери и угњетени народи, уједините се!" — 20. марта 1931. године одржан је Конгрес Савеза трамвајских, електрофабричких и општинских радника и службеника у Београду.
Непун месец дана касније одржани су избори за радничке поверенике, који су као раднички представници могли постављати Дирекцији захтеве за решавање горућих радничких питања. Тако су 13. августа 1932. године трамвајски радници, на великом збору, захтевали од Дирекције трамваја и осветлења да одмах повуче своју наредбу којом су смањене наднице. Збор је поновљен и 20. августа, са оштрим захтевом да се и даље остане на старом систему награђивања и да се услови рада не мењају.
Убрзо је при Савезу формирана тарифна комисија, која је израдила нацрт заједничког уговора на основу којег је требало да се повећају плате радницима. Општинске власти осетиле су да је у питању крупна политичка акција радника и лажним обећањима настојале да не дође до преговора. Радило се, у ствари, о припремању општинског полицијског апарата који је требало да угуши штрајк, до којег би дошло уколико захтеви радника не би били усвојени. Почело се с хапшењем чланова комисије и штрајкачког одбора и отпуштањем неких радника за које се сумњало да припадају синдикалном руководству. Ухапшен је и БОРА МАРКОВИЋ.
Годину дана касније, 12. и 15. јула 1933. године, организовани су зборови трамвајских радника на којима су свестрано претресани положај и ситуација радника и службеника ове струке. Том приликом донесена је и резолуција којом се од Дирекције захтева побољшање положаја радника.
Организована синдикална борба наставља се несмањеном жестином и идуће године: 23, маја 1934., на конференцији трамвајских радника говорено је о потреби побољшања услова рада, повећању плата, итд.; 27. новембра 1935. године трамвајски радници су одржали конференцију на којој су покренули питање прековременог рада и добијања радног одела.
Конгрес Савеза трамвајских радника Југославије одржан је поново у Београду 1936. године, с кога је упућен захтев Председнику општине и директору Дирекције трамваја и осветлења за побољшање услова рада радника. Све је то довело до великог манифестационог збора на коме је учествовало више хиљада радника и грађана Београда, и на коме су изложени најважнији и најактуелнији економски, социјални и политички захтеви

радничке класе.
Како су услови за политичку борбу били све тежи, требало је тражити нове излазе и мењати борбену тактику, проналазити нове форме рада које би што мање боле очи капиталистичким властодршцима.
Због тога је БОРА МАРКОВИЋ покренуо акцију која је крајем 1936. године успешно окончана – – основана је Набављачко-потрошачка задруга општинских радника и службеника у Београду. Поред материјалне користи коју је пружала својим члановима, Задруга је за раднички покрет представљала и друштвено-политичку корист: преко ње су омогућени састанци и договори, вршен је политички утицај на један шири круг радника и др. За непуну годину дана окупила око 800 чланова.
Партијски активисти свесно су сводили своју активност на масовну борбу кроз радничко-синдикални покрет: они су били његова снага и идејни инспиратор. Тако се један део историје Партијске организације у предузећу поклапа са историјом синдикално-радничког покрета. Па ипак је између 1930. и 1934. године у предузећу постојала илегална СКОЈ-евска организација, у којој су, поред осталих, били и другови БОРА МАРКОВИЋ, РАДЕ КОНЧАР, АЛЕКСАНДАР СИМИЋ и МИЛАН АНЂЕЛКОВИЋ.
Ова СКОЈ-евска организација прерасла је 1934. године у Партијску ћелију, којој је први секретар био БОРА МАРКОВИЋ. Он је у периоду од 1937-1939. године формирао три партијске ћелије, а 1938. постао члан Окружног Комитета комунистичке партије за Београд.
Почетком 1940. године забележен је у оквиру радничког покрета у Београду још један подвиг: фебруарски штрајк трамвајских радника. Тада је извршена једнодневна обустава рада једног дела кочничара и кондуктера. Мртве улице без трамваја уплашиле су капиталисте, а власти су ангажовале присталице профашистичког синдиката (ЈУГОРАС-а) да бојкотују штрајк. Ученици Индустријске школе силом су приморани да преузму улогу кондуктера. Међутим, један део радника одлучио се за нешто неочекивано — неколицина их је легла на трамвајске шине и као живе препреке онемогућили трамвајима излазак на улице. Због овог штрајка полиција је ухапсила око 600 радника Градског саобраћајног предузећа, међу којима су били и чланови партије и чланови синдиката.
Главни носиоци акције у овом штрајку били су чланови Партије БОРА МАРКОВИЋ, САВА СТИЈЕПИЋ и ЈОВАН ЖИВАНОВИЋ.
Окупација је донела и радницима Градског саобраћајног предузећа и члановима Партије тешке дане. Немци су поставили своју команду у предузећу, које је попут логора било ограђено бодљикавом жицом, док су на свим улазима били постављени немачки стражари.
Формирана је служба принудног рада.
Непосредно после окупације 1941. године, сазван је збор свих радника на коме су радници позвани на апсолутну послушност окупатору.
У времену окупације забележени су дивни пимери храбрости и пожртвовања многих другова — чланова партије, који су у многим приликама и најтежим ситуацијама стављали свој живот у службу велике идеје борбе и ослобођења.
Организовани су илегални одбори као помоћна тела партијских организација, са задатком да скупљају помоћ за партизанске одреде.
Чланови одбора били су претежно кандидати за чланове Комунистичке партије Југославије, који су на тај начин полагали испит за пријем у Партију.
Од првог дана окупације у предузећу су радиле три партијске ћелије са по 7 чланова, од којих је једна била у саобраћају, а две у радионицама.
Главни задатак партијских ћелија био је да правилно објашњавају симпатизерима покрета Програм партије, да разголићују политику домаћих издајника, да прикупљају материјалну помоћ за НОП, да растурају летке и пропагандни материјал, да шаљу борце у одреде НОП и друго. За извршење ових задатака биле су организоване групе до 10 активиста, састављене од симпатизера, кандидата и чланова КПЈ. Крајем 1941. године у предузећу је дејствовало 10 оваквих група.
У овом временском периоду откривен је и пада у руке специјалној полицији секретар Партијске организације и члан Градског комитета САВА СТИПИЋ. Иако сурово мучен, он је својим херојским и непоколебљивим ставом успео да сачува конспиративност Партијске организације.
Марта 1942. године дошло је до провале у Партијској организацији преко спољне везе. Том приликом ухапшено је 19 другова, који су одведени у логор и сви стрељани.
После овога у радионицама је формирана само једна партијска ћелија, чији је секретар био ЈОСИП БУШИЋ.
Октобра месеца 1942. године, издајом од стране Ивана Савића и Рифата Башића дошло је до поновног хапшења, те је број чланова КПЈ смањен и потпуно је изгубљена свака спољна веза с вишим партијским руководством.
Партијска организација у предузећу имала је још један велики датум, када је октобра 1944. године организовала радничке одреде за ослобођење Београда. Радници предузећа су голоруки чекали да погине који непријатељски војник, па да дођу до оружја. Раме уз раме с јединицама Народноослободилачке војске и Црвене армије освајали кућу по кућу, улицу по улицу вољеног Београда.
У Народноослободилачкој борби и револуцији учествовало је више од 400 радника Градског саобраћајног предузећа, од којих је 36 положило своје животе у борби за лепшу будућност наших народа. То су:
БОРА МАРКОВИЋ, бравар, члан КПЈ, проглашен за народног хероја, погинуо код Ужица 1941.
РАДЕ КОНЧАР, машинбравар, члан КПЈ, проглашен за народног хероја, стрељан 1942. у Шибенику
ДРАГИ ИВАНОВИЋ — ,,РАМОНА", металостругар, погинуо 1938. године у Шпанском грађанском рату
МИЛАН АНЂЕЛКОВИЋ, ливац, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
БЛАГОЈЕ ДИМАНИЋ, кочничар, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
ИЛИЈА ЂУРЂЕВИЋ, фарбар, кандидат за члана КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
МИРКО ЂУРОВИЋ, кондуктер, члан КПЈ, умро у интернацији 1943. у Немачкој.
ЈОВАН ЖИВАНОВИЋ, кондуктер, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1941.
МИЛАН ЖУЈОВИЋ, службеник, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
АЛЕКСАНДАР ИЛИЧЕНКО, инжењер, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1941.
ТЕОФИЛО ИКОНОНИДЕС, службеник, члан КПЈ, стрељан на Бањици 1942.
ВЕРА ЈАНИЋИЈЕВИЋ, службеник, члан КПЈ, стрељана на Бањици 1942.
ЉУБОМИР ЈАНКОВИЋ, електротехничар, члан КПЈ, стрељан на Јеврејском гробљу 1944.
ОЛГА КРУЉ, службеник, члан КПЈ, стрељана на Бањици 1942.
ГОЈКО ЛАЛОВИЋ, кондуктер, члан КПЈ, погинуо код Прозора у Босни.
ЛУКА ЛЕКОВИЋ, машинбравар, непознато место и датум погибије.
МИЛИЋ ШЋЕКИЋ, службеник, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
МИЛОРАД НИКЧЕВИЋ, кондуктер, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
МИРКО ОГЊАНОВИЋ, фарбар, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
МИХАЈЛО ПАВИЋЕВИЋ, кондуктер, члан КПЈ, стрељан 1944. на Јеврејском гробљу.
ЂОРЂЕ ПЕТРОВИЋ, аутомеханичар, погинуо код Загреба 1945.
РАТКО ПЕТРОВИЋ, бравар, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
МИЈА ПОЉАК, бравар, члан КПЈ, погинуо у НОБ-у 1941.
СВЕТОЗАР РАДИЋ, кондуктер, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
БОРИВОЈЕ САРИЋ, електровиклер, члан СКОЈ-а, умро у интернацији у логору Дајифорд, Норвешка.
АЛЕКСАНДАР СИМИЋ, металостругар, члан КПЈ, погинуо 1941, непознато где.
ДУШАН СТАНИСАВЉЕВИЋ, кондуктер, члан КПЈ, погинуо на Руднику крајем 1941.
АЛЕКСАНДАР СТАНКОВИЋ, службеник, члан СКОЈ-а, а после и КПЈ, стрељан у Јајинцима 1942.
САВА СТИПИЋ, кондуктер, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1942.
ВОЈИСЛАВ СТОЈАНОВИЋ, кондуктер, члан КПЈ, погинуо код Страгара 1941.
СВЕТОЛИК СТОШИЋ, електровиклер, члан КПЈ, погинуо на Буковику 1944.
ДРАГУТИН ФИЛИПОВИЋ, електричар, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
РАДИВОЈЕ ШАБОВИЋ, столар, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
ВЛАДИМИР ШАТИЋ, столар, члан КПЈ, стрељан у Јајинцима 1943.
МИША ШТЕРК, кондуктер, члан КПЈ,

непознато место и датум погибије
РАТКО ФИЛИПОВИЋ, техничар, члан КПЈ, непознато место и датум погибије.

Њихова светла имена никада неће бити избрисана из сећања другова који су заједно с њима радили и ратовали и који су у миру наставили битку за бољи живот, за нове односе међу људима. Они ће остати свим будућим генерацијама као узор како се треба борити, па и дати свој живот за лепшу будућност.

Послератни развој Савеза комуниста

Већ 5. јануара 1945. године формирана је нова Партијска организација Градског саобраћајног предузећа под руководством РОДОЉУБА СТАНИЋА, истакнутог борца — радника предузећа.
Прву партијску организацију после рата сачињавали су следећи другови и другарице:

БОГОЉУБ КОСТАДИНОВИЋ-БРКА, секретар Партијске организације, ЉУБИЦА БАБИЋ, БОГДАН ЛУКИЋ-ЛУКИЦА, ЉУБИЦА ЛУКИЋ-ЈОВАНОВИЋ, МИЛЕВА НИКОЛИЋ, ДРАГОСЛАВ ГИЦИЋ, ЈЕЛЕНА МИЋИЋ-МИЋА, ПЕРА ЈОВАНОВИЋ, инж. ЈОВАН ЈОВАНОВИЋ, БРАНКО БОГИЋЕВИЋ, АДАМ ИВАНОВИЋ, ДРАГИ СИМИЋ, ОЗРЕН КОНИЋ, МИЛУН ВОЈИНОВИЋ, ТОМА МИЛЕТИЋ, МОМЧИЛО БЛАЦИЋ-БЛАЦЕ, МИЛОРАД ЛАЗИЋ-ЛАЛЕ, РОДОЉУБ СТАНИЋ, МИЛОЈЕ ДОДИЋ, ЂОКА СТОЈАДИНОВИЋ, ДУШКО СТЕФАНОВИЋ.
Нешто касније формирана је организација СКОЈ коју су сачињавали следећи другови и другарице: ДРАГОСЛАВ ГИЦИЋ, секретар СКОЈ-а, МИХАЈЛО РАНКОВИЋ-МИКА, РАДМИЛА РАПАЈИЋ, ЛЕПОСАВА ВЕЉКОВИЋ-АНЂЕЛИЋ, МИЛИЦА МИРИЋ-ТОПАЛОВИЋ БЕБА, ЈЕЛЕНА МИЋИЋ-МИЋА, АЛЕКСАНДАР СТЕФАНОВИЋ, СЛАВКО СТЕФАНОВИЋ, РАДМИЛА ЉУБИСАВЉЕВИЋ, ЗАГОРКА ПОПОВИЋ-ЈОНЧИЋ, ПАВЛИНА АЋИМОВИЋ-МИЛИЋ, МИЛИЦА РАДОСАВЉЕВИЋ, ИВАН СТЕПАНЕК, МИЛОЈЕ ДОДИЋ, МОМЧИЛО БЛАЦИЋ, МИХАЈЛО БЕШЕВИЋ, ЂОРЂЕ ВОЈИНОВИЋ-МРЛЕ, МИОДРАГ ФИЛИПОВИЋ-ФИЋА, МИХАЈЛО МОМЧИЛОВИЋ-МИКА, ДАРИНКА ЈОВАНОВИЋ-ВЕЛИЧКОВИЋ, ЂОРЂЕ СТОЈАДИНОВИЋ, ГАВРИЛО ЛАЗАРЕВИЋ-ГАЛЕ, ПЕТАР ЂОРЂЕВИЋ-САВАМАЛАЦ И ЗОРА ЖИВКОВИЋ

Задаци чланова КПЈ и СКОЈ-а предузећа у послератном периоду били су веома одговорни и сложени. Тражила се потпуна привржeност Партији, дисциплина и одговоран однос према постављеним задацима. С правом се може рећи да су ове особине красиле и организацију КПЈ и СКОЈ-а. Чланови КПЈ и СКОЈ-а уживали су изузетан ауторитет. Задатке КПЈ радници предузећа схватили су као своје. Овакав ауторитет чланови КПЈ и СКОЈ-а постигли су својом активношћу, пожртвованошћу и одговорношћу према свим постављеним задацима. Због тога су се у КПЈ и СКОЈ примали најбољи радници, који су поред својих радних задатака били политички зрели и активни. Организација КПЈ је посебну пажњу поклањала васпитању својих чланова, нарочито младих комуниста и развијању хуманих и другарских односа у предузећу. Посебно је подстицано критичко и самокритичко оцењивање извршених задатака. Организација Савеза комуниста деловала је у читавом послератном периоду у условима динамичког и интезивног развоја предузећа, у



*Организована синдикална борба није престајала у читавом предратном периоду. Један од видова те борбе је и оснивање, 1930. године **Јединствене синдикалне подружнице** у оквиру Савеза транвајско-електрофабричких и општинских радника Југославије.*
На слици група синдикалних активиста Градског јавног саобраћаја између два рата



***Између два рата** радници јавног градског саобраћаја, заједно са осталим радницима, кроз бројне штрајкове и друге политичке акције упорно су се борили за своје свакодневне и далекосежне класне интересе*



Велики полет у развоју напредног радничког покрета у колективу Градског јавног саобраћаја у Београду представљао је долазак Раде Кончара, Боре Марковића и других истакнутих револуционара и предратних партијских активиста у ову средину. Они су учествовали у свим видовима организовања и окупљања радника кроз синдикат, стручна удружења и спортска друштва.
На слици фудбалски клуб „Електрична централа", у коме су играли народни хероји Раде Кончар (чучи трећи с лева) и Бора Марковић (стоји први с лева)

Народни хероји





ДИРЕКЦИЈА ТРАМВАЈА И ОСВЕТЉЕЊА
ОПШТИНЕ ГРАДА БЕОГРАДА

СЛУЖБЕНИЧКИ ЛИСТ
машинска служба

Презиме и име	Кончар Раде
Дан, месец и година рођења	28 X 1911
Место, срез и округ	Плитвице, Језеро, Кончарев Крај
Народност и вера	Југословен - православне
Завичајност	Београд - [illegible] 50
1) Положај у служби	бравар [illegible]
2) Група или категорија	

РАДЕ КОНЧАР, рођен је 28. 10. 1911. године у Кончаревом крају крај Плитвичких језера. По занимању је био машинбравар. Члан КПЈ постао је 1934. године. У НОБ је ступио 1941. године. Стрељан је 22. 5. 1942. године на Шубићевцу крај Шибеника. За народног хероја проглашен је јула-августа 1942. године.
Одмах после основне школе Раде Кончар отишао је од куће, најпре у Лесковац, а потом у Београд где је изучио машин-браварски занат. У Градско саобраћајно предузеће (тада Електрична централа) ступио је 21. 2. 1927. године и ту радио све до 22. 5. 1934. године, када је отишао на одслужење војног рока. Године 1936., после једне провале у Београдској Партијској организацији, први пут је ухапшен. Издржао је годину дана робије, а затим, крајем 1937. године одлази у Загреб и ступа у фабрику „Сименс" (данас фабрика „Раде Кончар"). У фабрици ствара партијску организацију. — Већ половином 1938. године организује велики штрајк који се завршава потпуним успехом.
Раде Кончар је био један од оних чланова КПЈ који се у време најодлучније борбе за чишћење и учвршћење редова партије истицао својим принципијелим марксистичким ставом и одлучношћу. Године 1938. постао је члан Месног комитета Партије у Загребу, а већ децембра 1939. године Одлуком ЦК КПЈ стаје на чело Централног комитета КП Хрватске. На Петој земаљској конференцији КПЈ 1940. године, као један од најсмелијих и најборбенијих руководилаца, изабран је у Политбиро Централног комитета Комунистичке партије Југославије.
По окупацији земље Раде Кончар постаје један од најистакнутијих организатора устанка и првих партизанских одреда у Хрватској. Септембра 1941. године учествовао је на саветовању у Столицама. У циљу учвршћења партијских организација и партизанских јединица обилази читаву Хрватску, Славонију, Кордун, Банију, Лику, а у октобру 1941. године долази у Далмацију (Сплит). У Сплиту је 17. новембра 1941. године пао у руке италијанским фашистима. Потпуно измрцвареног доводе га 19. маја 1942. године у Шибеник на суђење. Италијански специјални суд осуђује га на смрт. Стрељан је 22. маја 1942. године на Шубићевцу код Шибеника, заједно с 25 другова из Сплита.





ДИРЕКЦИЈА ТРАМВАЈА И ОСВЕТЉЕЊА
ОПШТИНЕ ГРАДА БЕОГРАДА

СЛУЖБЕНИЧКИ ЛИСТ
[illegible] служба

Презиме и име	Марковић Боривоје
Дан, месец и година рођења	7 II 1907
Место, срез и округ	Забрежје
Народност и вера	Југословен - православне
Завичајност	Београд
1) Положај у служби	бравар [illegible]
2) Група или категорија	
3) Степен	

БОРИВОЈЕ — БОРА МАРКОВИЋ, рођен је 7. 12. 1907. године у Забрежју код Обреновца. По занимању је био бравар. Члан КПЈ постао је 1934. године. У НОБ је ступио јула 1941. године, а погинуо новембра исте године код Љубовије. За народног хероја проглашен је 6. 7. 1945. године.
Потицао је из средње сељачке породице. Као једанаестогодишњи дечак побегао је за Београд и у њему изучио браварски занат, радећи по приватним радионицама. У Градско саобраћајно предузеће (тада Електричну централу) примљен је 24. 7. 1931. године и радио све до 5. 1. 1939. године, када је отпуштен због свог револуционарног рада.
Радничком покрету пришао је 1928. године. Тада је почео да ради у Подружници Савеза металских радника и у СКОЈ-у. Учествовао је 1932. године у формирању Синдикалне подружнице, која је обухватала све комуналне раднике запослене у предузећима београдске општине. Као истакнути члан синдиката изабран је за секретара те Подружнице. Две године касније примљен је у КПЈ.
БОРА МАРКОВИЋ је оснивач и председник Набавно-продајне задруге радника Градског саобраћајног предузећа. Преко те задруге Партијска организација је легално вршила политички утицај на раднике, нарочито после укидања УРС-ових синдиката. На ванредном конгресу Савеза синдиката трамвајских и електричарских радника Југославије, Марковић је изабран за председника Централне управе и на тој дужности је остао до забране УРС-ових синдиката 1938. године. Те године постао је и члан Окружног комитета Комунистичке партије за Београд. И поред свакодневног напорног браварског рада и многих практичних партијских задатака, Бора Марковић је редовно читао марксистичку литературу и био је радо слушан говорник.
Од 1938. године био је често хапшен. Једно време је био интерниран у логор у Смедеревској паланци, одакле је побегао уочи напада фашистичке Немачке на Југославију.
После окупације земље, Бора Марковић је као члан Окружног комитета партије за Београд отишао на Космај и у Посавину да организује борбу против окупатора. Најпре је краће време у Космајском одреду био политички комесар. Када је донета одлука о формирању Посавског одреда, послат је да изврши припреме, а од формирања одреда постао је његов политички комесар.
Уживао је велики углед међу борцима. Био је способан агитатор и имао пуно такта у односу с народом. Његова велика заслуга је што је Посавски одред брзо прерастао у значајну партизанску јединицу.
Погинуо је новембра 1941. године на једној коси, на путу између Ужица и Љубовије.

даљој изградњи и развијању целокупног система социјалистичке демократије, а такође и у условима веома сложених и крупних политичких задатака.
Свој рад Организација Савеза комуниста у првом реду усмеравала је према конкретним задацима и проблемима предузећу, према даљем развијању друштвених односа, система радничког самоуправљања и у њему све ширег учешћа и иницијативе радника. У решавању свих задатака у послератном периоду организација Савеза комуниста покретала је и ангажовала не само своје чланове, већ је усмеравала и све остале друштвено-политичке факторе.
Организација Савеза комуниста Градског саобраћајног предузећа стално је јачала, постајала је идеолошки зрелија и бројно масовнија. Већ 1960. године имала је 662 члана, док данас броји 1270 чланова, организованих у 11 основних организација и 24 одељења. Организацијом непосредно руководи Конференција савеза комуниста која има 75 чланова и Секретаријат Конференције Савеза комуниста са 11 чланова.

Послератни развој Савеза синдиката

Током четворогодишње Народноослободилачке борбе није изумрла синдикална традиција, па је захваљујући томе одмах после ослобођења Београда покренуто питање обнављања рада Синдикалне организације. У зиму 1944. године одржан је велики збор радника на Славији, на коме је изабран иницијативни одбор за оснивање Јединствених синдиката Југославије.
У месецу јануару 1945. године основана је у предузећу Синдикална подружница Јединствених синдиката Југославије.
Синдикална организација предузећа, као саставни део Синдиката Југославије, оријентисала је сву своју делатност на спровођењу основних задатака који су произилазили из текуће животне праксе.
Од оснивања, Синдикална организација деловала је у условима динамичног развитка наше социјалистичке заједнице. Одмах после ослобођења, преко Синдикалне организације тумачена је и спровођена политика КПЈ, организоване су акције на обнови и изградњи Предузећа и Београда. У Предузећу одмах после ослобођења врило је као у кошници од радних акција, састанака, културних и фискултурних манифестација и др. Исто тако, организована су предавања, политички зборови, усмене новине и културне приредбе.
Од изузетног значаја за Синдикалну организацију био је задатак на организовању бројних акција свих запослених радника на добровољном раду при реконструкцији и изградњи порушене електричне мреже и трамвајских пруга, као и на расчишћавању рушевина за подизање новог Предузећа и Београда. За остваривање ових задатака организација је имала своју радну бригаду, која је свакодневно одлазила у акцију обнове Београда. И на овој радној акцији развијен је такмичарски дух, а победничке прелазне заставице ишле су из бригаде у бригаду. Примити победничку прелазну заставицу било је оно што се жарко желело после напорног ударничког рада, који је некад трајао до дубоко у ноћ.
Као што је познато, одмах после завршетка рата било је веома отежано снабдевање храном, текстилом и обућом. Да би на неки начин помогла радницима, Синдикална подружница је на иницијативу Партијске организације организовала радне бригаде за рад на економијама у Бесном Фоку и Макишу. Тако је скоро сваки члан Предузећа учествовао по седам дана у години на радним акцијама обраде земље и прикупљању летине. Руководећи се у свом раду програмским задацима. Синдикална организација знатно је допринела напретку предузећа на свим пољима економске и друштвено-политичке делатности.
Крупне промене које се односе на даље јачање и усавршавање нашег друштвено-политичког система поставиле су пред Синдикалну организацију велике обавезе, које је у заједници са осталим друштвено-политичким организацијама предузећа са успехом и на време обављала.
Измењени услови деловања и потреба да се у условима снажног развитка нашег друштвено-економског система Синдикат оспособи за самостално политичко и друштвено деловање у оквирима органа самоуправљања и друштвено-политичких организација, представљали су сложене задатке на идејном оспособљавању чланова и подизању општег нивоа Синдикалне организације. Сама чињеница да Синдикална организација ГСП-а има данас преко 7 хиљада чланова, говори о сложености и обимности ових задатака.
Развој радничког и друштвеног самоуправљања, који је у протеклом периоду у радној организацији био веома интензиван, затим доношење и примена нових економских мера у области привреде, имали су као резултат веће и квалитетније ангажовање Синдиката у Предузећу.
Синдикална организација Градског саобраћајног предузећа, као најмасовнија политичка организација у предузећу, у својих 11 основних организација окупља 7.000 чланова. Овај импозантан број говори да је Синдикална организација у послератном периоду наставила своју класну и револуционарну традицију, али у новим условима у борби за извршавање свих задатака у социјалистичком преображају нашег друштва.
У оквиру Синдикалне организације данас делује веома јак Актив Црвеног крста који окупља преко 1.000 чланова, Културно-уметничко друштво ,,Никола Тесла" с преко 700 чланова, Спортско друштво ,,Полет" с преко 500 чланова и Удружења савеза возача с преко 1500 чланова.

Савез Социјалистичке омладине

Као и организација Савеза комуниста и Синдиката и Савез социјалистичке омладине Градског саобраћајног предузећа има светле и дуге традиције, и значајан је друштвено-политички чинилац у животу Предузећа. Од 25 чланова СКОЈ-а, колико их је било непосредно после рата, данас је нарасла на преко 2000 чланова, окупљених у 10 основних организација Савеза социјалистичке омладине.
Значајно је учествовање чланова Савеза социјалистичке омладине у раду органа самоуправљања, Радне организације, Синдикалне организације и организације Савеза комуниста. Од 2000 чланова Савеза социјалистичке омладине, 337 су чланови Савеза комуниста Југославије.
Величина организације Савеза социјалистичке омладине и број чланова Савеза комуниста у њој говори о великој потенцијалној снази која чини једну четвртину Радне организације. Наша омладина је васпитавана у новом социјалистичком духу, који је рођен и израстао у условима борбе за социјализам, а који истовремено представља перспективу Градског саобраћајног предузећа и наше заједнице у целини.
Узимајући активног учешћа у свим акцијама, Организација Савеза социјалистичке омладине даје свој посебан допринос у борби за модерније пословање и повећање продуктивности рада. Поред овог основног задатка, организација Савеза социјалистичке омладине поклања пуну пажњу економском, идеолошко-политичком, културном и општем образовању својих чланова. Посебан акценат даје се организовању спортског и културно-забавног живота у оквиру предузећа, а исто тако и свим манифестацијама на нивоу општине, Града и Републике.
Културно забавни живот омладинаца обавља се преко суделовања у секцијама Културно уметничког друштва ,,Никола Тесла", преко организовања другарских вечери, међусобним посетама и разменама с другим организацијама Савеза социјалистичке омладине у Београду и ван њега, а спортски живот одржава се суделовањем чланова Савеза социјалистичке омладине у спортским клубовима Спортског друштва Градског саобраћајног предузећа ,,Полет".
Посебно треба рећи да радни и такмичарски дух чланови Савеза социјалистичке омладине развијају такмичећи се у акцији ,,Млади радник самоуправљач" и да су у овој акцији постигли изванредне резултате у оквиру Општине Стари Град, Београда и Републике Србије.
Организација Савеза социјалистичке омладине Предузећа активно је учествовала у решавању свих задатака на друштвено-политичком и привредном плану, развијајући истовремено и активност на пољу правилног васпитања и идејног уздизања својих чланова, и у другим делатностима које су својствене младима.

Редакциони одбор
Милош Миловановић, генерални директор, (председник)
Александар Јаковљевић, заменик генералног директора
Борислав Зимоњић, заменик Градског секретара за саобраћај
Радован Банковић, декан Саобраћајног факултета у Београду
Милорад Ђурић, секретар Секретаријата Конференције савеза комуниста ГСП-а
Бранислав Петровић, шеф Одељења заштите на раду ГСП-а
Никола Јоцковић, шеф Одељења за информисање ГСП-а.

Главни и одговорни уредник
Никола Јоцковић

Редактор
Небојша Богуновић

Текстови
Ратомир Миликић
Небојша Богуновић
Данило Радосављевић
Андра Јевтић
Никола Јоцковић

Фотографије
Предраг Вукашиновић
Милован Томашевић
Фото документација Одељења за информисање ГСП-а.

Дизајн
Душан Д. Аранђеловић

Графички прилози
Гордана Јовановић
Душан Јосиповић

Технички уредник
Мирко С. Попов

За издавача
Мр. Боривоје Лечић, уредник издања ,,Сава-центар"
Никола Јоцковић, шеф Одељења за информисање ГСП-а

Издаје
,,Сава-Центар" Београд
Одељење за информисање ГСП-а

Штампано у 4000 примерака
за интерну употребу

Штампа
Београдски издавачко-графички завод, Београд,
Булевар војводе Мишића бр. 17.

